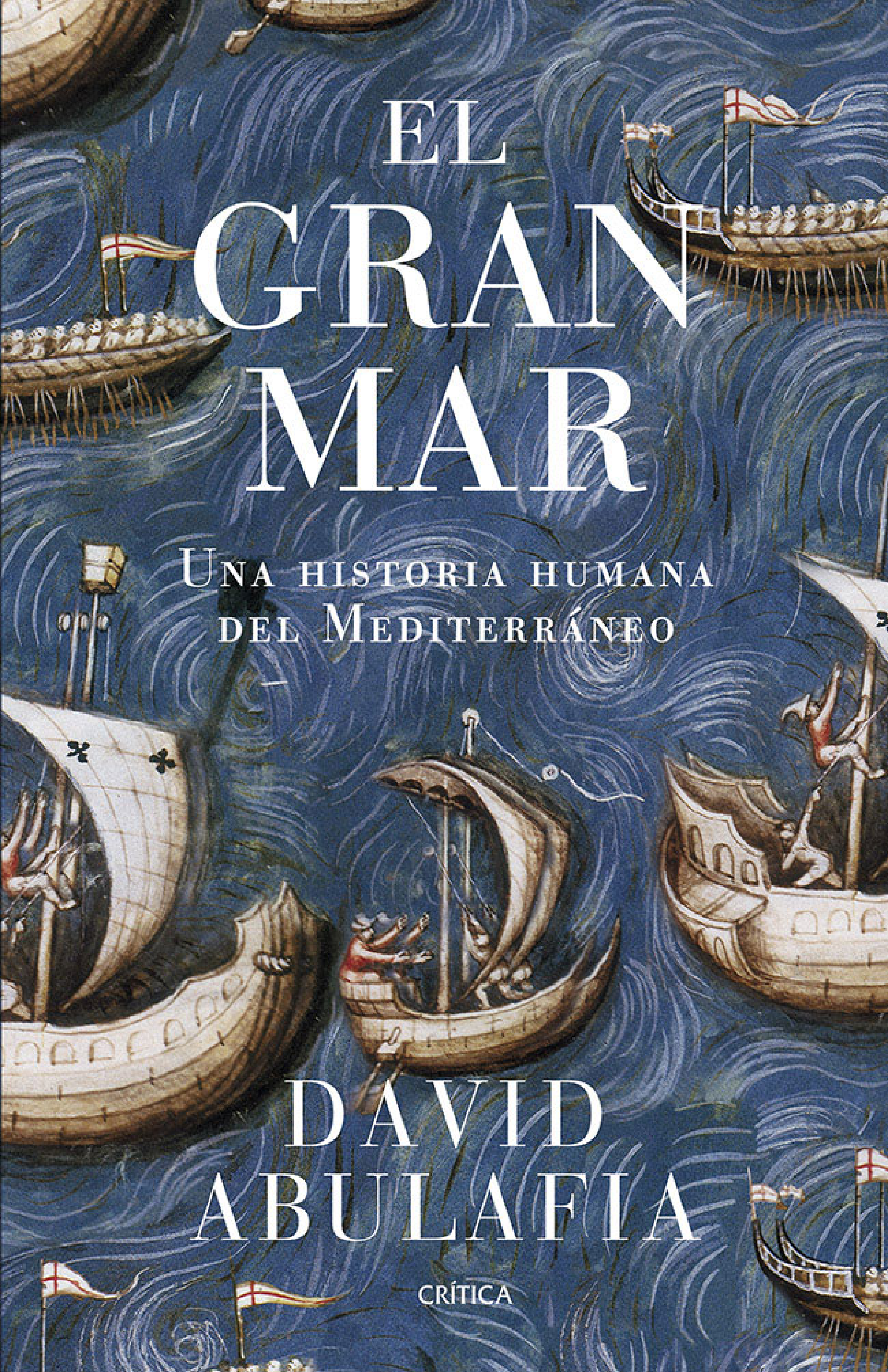

EL
GRAN
MAR
UNA HISTORIA HUMANA
DEL MEDITERRÁNEO
DAVID
ABULAFIA
CRÍTICA

El gran mar
David Abulafia

Índice

A la memoria de mis antepasados

TRANSLITERACIÓN Y DATACIÓN

La transliteración es una pesadilla en un libro que abarca un período tan largo, y la uniformidad es imposible, por lo que he intentado combinar autenticidad con claridad. La cuestión se complica según avanzan los siglos. La antigua Tesalónica (*Thessalonikē, Θεσσαλονίκη*) se convierte en la Salónica (*Selânik)* otomana y más tarde en la moderna Tesalónica (*Thessaloniki, Θεσσαλονίκη*), mientras que Epidamnos, Dirraquio, Durazzo y Durrës son todas la misma ciudad en Albania en épocas diferentes; he utilizado el nombre vigente en el período sobre el que estoy escribiendo. Los nombres hebreos, turcos y árabes suscitan problemas similares. A lo largo de la costa croata y montenegrina he preferido las formas eslavas, puesto que son las que ahora están en uso, así que, en general, utilizo Dubrovnik en lugar de Ragusa pero (al carecer de un gentilicio elegante para designar a sus pobladores) he utilizado «ragusanos» para designar a los habitantes de Dubrovnik.

Otra cuestión contenciosa es si utilizar las etiquetas cristianas para las fechas, a.C. y d.C. o bien los sustitutos modernos AEC (antes de la era común) y CE (era común), o, de hecho, (como solía recomendar Joseph Needham) los sencillo símbolos «—» y «+». Puesto que estas variantes producen exactamente las mismas fechas que a.C. y d.C., no estoy seguro de qué tipo de ventaja pueden aportar; los lectores que se sientan incómodos con *antes de Cristo* y *después de Cristo* son libres de decidir que las iniciales a.C. y d.C. hacen referencia a cualquier otra combinación de palabras, como por ejemplo «atrasando cronología» o «datación continua».

N. de la t.: con relación a los nombres griegos, en esta traducción castellana, hemos decidido utilizar la versión más frecuente y extendida en castellano de los nombres griegos. Así, Esquilo, Herodoto y Sófocles, y para la gran dinastía bizantina, Com-

neno, y no Komnenos ni Comnenus. El mismo criterio se ha aplicado para el resto de nombres y de topónimos, por ejemplo, Dirraquio en lugar de Dyrracchion o Dyrraquium que utiliza el autor en el original inglés.

PREFACIO

«Historia del Mediterráneo» puede significar muchas cosas. Este libro es una historia del mar Mediterráneo, más que una historia de los territorios que lo rodean; más concretamente, es una historia de los pueblos que cruzaron el mar y que vivieron cerca de sus costas, en sus puertos o en las islas. Mi tema es el proceso por el cual el Mediterráneo acabaría integrándose en grados diversos y variables en una única zona comercial, cultural, e incluso (durante la hegemonía romana) política, y cómo estos períodos de integración acabaron en algunos casos en una violenta desintegración a causa de la guerra o de las epidemias. He identificado cinco períodos diferentes: un primer Mediterráneo que se sumió en el caos después del año 1200 a.C., es decir, aproximadamente en la época en la que se dice que cayó Troya; un segundo Mediterráneo que sobrevivió hasta más a menos el año 500 d.C.; un tercer Mediterráneo que emergió lentamente y que sufrió después una gran crisis en la época de la peste negra (1347); un cuarto Mediterráneo que tuvo que enfrentarse a la creciente competencia del Atlántico, y al dominio de las potencias atlánticas, y que terminó en la época aproximada de la apertura del canal de Suez en 1896; y por último, un quinto Mediterráneo que se convertiría en el corredor de acceso al océano Índico, y que encontró una sorprendente nueva identidad en la segunda mitad del siglo xx.

Mi «Mediterráneo» es decididamente la superficie del propio mar, sus costas y sus islas, en especial las ciudades portuarias que fueron los principales puntos de partida y de llegada de aquellos que lo cruzaban, una definición más restringida que la del gran precursor de la historia mediterránea, Fernand Braudel, quien abarcaba, en algunas ocasiones lugares más allá del Mediterráneo; pero el Mediterráneo de Braudel, y el de la mayor parte de quienes han seguido sus pasos, era una masa de tierra que se extendía mucho más allá de la línea de la costa, y

no solo una cuenca llena de agua, y sigue vigente la tendencia de definir el Mediterráneo con relación al cultivo de la aceituna o a las cuencas de los ríos que lo alimentan. Esta tendencia significa que uno debe examinar las sociedades tradicionales, a menudo sedentarias, de estas cuencas que producían los alimentos y las materias primas fundamentales del comercio transmediterráneo, lo que significa asimismo embarcar a los auténticos habitantes de secano que nunca se acercaron al mar. No podemos, por supuesto, hacer caso omiso de los territorios del interior, de los acontecimientos que tuvieron lugar en ellos, ni de los productos originarios de ellos o que los cruzaron, pero este libro se concentra en aquellos que se mojaron los pies en sus aguas y, mejor aún, en quienes viajaron a través de ellas, y que, en algunos casos, participaron directamente en el comercio entre las diferentes culturas, en los movimientos de ideas religiosas y otras, o, no menos significativo, en los conflictos navales por el control de las rutas marítimas.

En lo que no deja de ser un libro muy largo ha sido inevitable tomar decisiones difíciles sobre lo que debía o no ser incluido o excluido. Palabras que se utilizan menos de lo que deberían son «quizás», «posiblemente», «tal vez» y «probablemente»; muchas de las grandes afirmaciones sobre el Mediterráneo más antiguo podrían ser matizadas con estas palabras, aun a riesgo de generar una bruma de incertidumbres en el lector. Mi intención ha sido la de describir a la gente, los pueblos, los procesos y acontecimientos que han transformado todo o gran parte del Mediterráneo, en lugar de escribir una serie de microhistorias de sus límites, por muy interesante que esto pueda ser; por lo tanto, me he concentrado en lo que considero más importante a largo plazo, como por ejemplo la fundación de Cartago, el surgimiento de Dubrovnik, el impacto de los corsarios de Berbería o la construcción del canal de Suez. Las interacciones religiosas exigen espacio, y, como es natural, en este libro se dedica

una gran atención a los conflictos entre cristianos y musulmanes, pero los judíos se merecen también que los observemos de cerca, debido a su destacado papel como mercaderes y comerciantes a principios de la Edad Media, y también a principios de la Edad Moderna. Una vez alcanzada la Antigüedad clásica, le he dado aproximadamente la misma cobertura a cada siglo, puesto que no deseaba escribir uno de esos libros en forma de pirámide en los que el autor se precipita a través de los antecedentes para llegar a la cómoda Edad Moderna en el menor tiempo posible; ahora bien, las fechas de los capítulos son muy aproximadas, y capítulos diferentes abordan a veces acontecimientos que ocurren al mismo tiempo en diferentes extremos del Mediterráneo.

Los fenicios, griegos y etruscos en la Antigüedad, los genoveses, venecianos y catalanes en la Edad Media, y los holandeses, ingleses y rusos en los siglos antes de 1800 le dieron forma al Mediterráneo que conocemos ahora; de hecho, la argumentación que sostiene que el Mediterráneo, después del año 1500, y sin duda alguna después del año 1850, fue perdiendo importancia en los asuntos y en el comercio mundiales, tiene una base sólida. En la mayor parte de los capítulos me he concentrado en uno o dos lugares que, en mi opinión, explican mejor los acontecimientos en el Mediterráneo en general: Troya, Corinto, Alejandría, Amalfi o Salónica, entre otras ciudades, pero el énfasis siempre se encuentra en sus vínculos y lazos a través del mar Mediterráneo y, en los casos en los que ha sido posible, en algunas de las personas que fueron artífices de dichas interacciones o que las experimentaron. Uno de los resultados de este enfoque es que hablo menos de peces, pescado y pescadores de lo que puedan esperar algunos lectores. La mayor parte de los peces pasan el tiempo bajo la superficie del mar, y los pescadores tienen la tendencia de zarpar de un puerto, obtener sus presas (a menudo a una cierta distancia de su puerto de amarre) y

regresar a la base. En su inmensa mayoría, no tienen un destino al otro lado del agua donde puedan establecer contacto con otros pueblos y culturas. El pescado que llevan de regreso puede ser procesado, salado o encurtido, incluso ser convertido en una salsa de potente sabor, y los comerciantes que solían transportar estos productos al extranjero son los que se mencionan más a menudo; el pescado fresco debía, sin duda, de haber sido un alimento básico de las tripulaciones de los barcos. No obstante, los datos son escasos, y mi atención no se ha trasladado a lo que sucede bajo las aguas del Mediterráneo hasta el advenimiento de la guerra de submarinos a principios del siglo XX.

Tengo la esperanza de que quienes se hayan hecho con este libro disfruten tanto leyéndolo como yo he disfrutado escribiéndolo. Por la invitación a hacerlo, y por el aliento y entusiasmo demostrado por él después, les estoy profundamente agradecido a Stuart Proffitt de Penguin Books, y a mi agente, Bill Hamilton, de A.M. Heath, y más tarde, por el ánimo recibido, a Peter Ginna y Tim Bent, de mis editores estadounidenses, Oxford University Press en Nueva York. Uno de los especiales placeres que he tenido ha sido la oportunidad de poder visitar por primera vez, o de volver a visitar algunos de los lugares a los que hago referencia. Una serie de anfitriones en el Mediterráneo y más allá me han ofrecido su amable hospitalidad: Clive y Geraldine Finlayson, del Museo de Gibraltar, quienes me permitieron no solo revisitar Gibraltar sino también asomarme al otro lado del estrecho, a Ceuta; Charles Dalli, Dominic Fenech, sus colegas en el Departamento de Historia de la Universidad de Malta, SE el Alto Comisionado y señora Archer y Ronnie Metcalf del British Council fueron anfitriones ejemplares en Malta; SE la embajadora de Malta en Túnez, Vicki-Ann Cremona, también fue una soberbia anfitriona en las ciudades de Túnez y Mahdia; Mohamed Awad, que se ha ganado una merecida fama por su hospitalidad, me abrió los ojos a su ciudad de

Alejandría; Edhem Eldem me descubrió rincones insospechados de Estambul (y de Alejandría); Relja Seferović del Instituto de Historia Croata de Dubrovnik me fue de una gran ayuda en esta ciudad, en Montenegro (en Herceg Novi y Kotor) y en Bosnia-Hercegovina (en Trebinje); Eduard Mira compartió conmigo e *in situ* su conocimiento de la Valencia medieval; Olivetta Schena me invitó a Cagliari para conmemorar a mi fallecido amigo y distinguido historiador del Mediterráneo, Marco Tangheroni, lo que me permitió visitar la antigua Nora; algo más lejos, el Departamento de Historia de la Universidad de Helsinki y el Ministerio de Asuntos Exteriores finlandés me invitaron a exponer mis puntos de vista sobre la historia mediterránea en una ciudad cuya gran fortaleza suele recibir el nombre de la «Gibraltar del Norte»; Francesca Trivellato me permitió leer su excelente estudio sobre Livorno antes de su publicación. Roger Moorhouse localizó una gran cantidad de ilustraciones adecuadas, a menudo de difícil localización; Bela Cunha fue un revisor ejemplar. Mi esposa Anna exploró Jaffa, Neve Tzedek, Tel Aviv, Túnez, Mahdia y grandes regiones de Chipre conmigo. Anna toleró las montañas crecientes de libros sobre el antiguo y moderno Mediterráneo en una casa que ya estaba llena de libros sobre el Mediterráneo medieval. Mis hijas, Bianca y Rosa han sido compañeras encantadoras en los viajes a los diferentes rincones del Mediterráneo, y me proporcionaron material en temas diversos tales como los moriscos o el proceso de Barcelona.

También le estoy muy agradecido a todo el público de Cambridge, St Andrews, Durham, Sheffield, Valleta y Frankfurt-am-Main que asistió y respondió con tanta amabilidad a una conferencia que paseé por todas partes con el título de «Cómo escribir una historia del Mediterráneo». En Cambridge, recibí consejos bibliográficos y de otro tipo de Colin y Jane Renfrew, Paul Cartledge, John Patterson, Alex Mullen, Richard Duncan-Jones,

William O'Reilly, Hubertus Jahn y David Reynolds entre otros, mientras que Roger Dawe tuvo la amabilidad de regalarme una copia de su magnífica traducción y comentarios a la *Odisea*. Charles Stanton leyó el primer borrador y me corrigió con relación a diversas cuestiones, y resulta innecesario decir que cualquier error que quede es únicamente mío. Alyssa Bandow se embarcó conmigo en largas y entusiastas conversaciones sobre la economía antigua que contribuyeron a clarificar mis ideas. Ninguna institución puede compararse a los colegios universitarios de Cambridge y de Oxford con relación a las oportunidades de poder debatir las ideas de uno con personas procedentes de una gran variedad de disciplinas, y le debo más de lo que puedo expresar al estímulo de tener entre mis colegas de Caius no solo a toda una serie de catedráticos de historia, sino también a Paul Binsky, John Casey, Ruth Scurr, Noël Sugimura y (hasta hace poco), a Colin Burrow, además de a Victoria Bateman, cuyos comentarios sobre mi texto valoro mucho, y a Michalis Agathacleous, cuya guía por el sur de Chipre fue de una gran ayuda. La biblioteca de la facultad de Clásicas fue especialmente generosa en la satisfacción de mis necesidades, igual que también lo fueron Mark Statham y el personal de la biblioteca del Caius and Gonville College. Cuando, en las etapas finales de la redacción del manuscrito, me encontré bloqueado en Nápoles a causa de una erupción volcánica, ¡no fue el Vesubio!, que me impedía regresar a casa, Francesco Senatore y sus encantadores colegas (Alessandra Perricioli, Teresa d'Urso, Alessandra Coen y muchos más) me ofrecieron una hospitalidad magnífica que incluía el uso de un despacho en la Universidad Federico II, y también conversaciones muy agradables. Poco tiempo después que el cielo quedara despejado, pude aprovechar la oportunidad de debatir los temas de este libro en una reunión en Villa La Pietra, la sede en Florencia de la New York University, gracias a la amabilidad de Katherine Fleming, y afi-

né todavía más mis «pensamientos conclusivos» en Noruega, respondiendo a una invitación de los siempre corteses organizadores de un simposio celebrado en Bergen en junio del 2010 para conmemorar la concesión del premio Holberg a Natalie Zemon Davis.

Este libro está dedicado a la memoria de mis antepasados que viajaron por todo el Mediterráneo a lo largo de los siglos: desde Castilla a Safed y Tiberíades en Tierra Santa, con intervalos en Esmirna; y más tarde, con mi abuelo, de regreso a través del mar desde Tiberíades en dirección oeste otra vez, y después de él, con mi abuela, de regreso a Tiberíades cruzando el mar de nuevo, viajes que también incluyen el de mi antepasado Jacob Berab, que llegó a Safed desde Maqueda, en Castilla, y diversos Abulafias, Abolaffios y Bolaffis en Livorno y por toda Italia. El título de este libro ha sido tomado del nombre hebreo del Mediterráneo, que aparece en una bendición que debe ser recitada cuando uno deposita la vista en el mar: «Bendito seas, Dios nuestro Señor, rey del Universo, que creaste el gran mar».

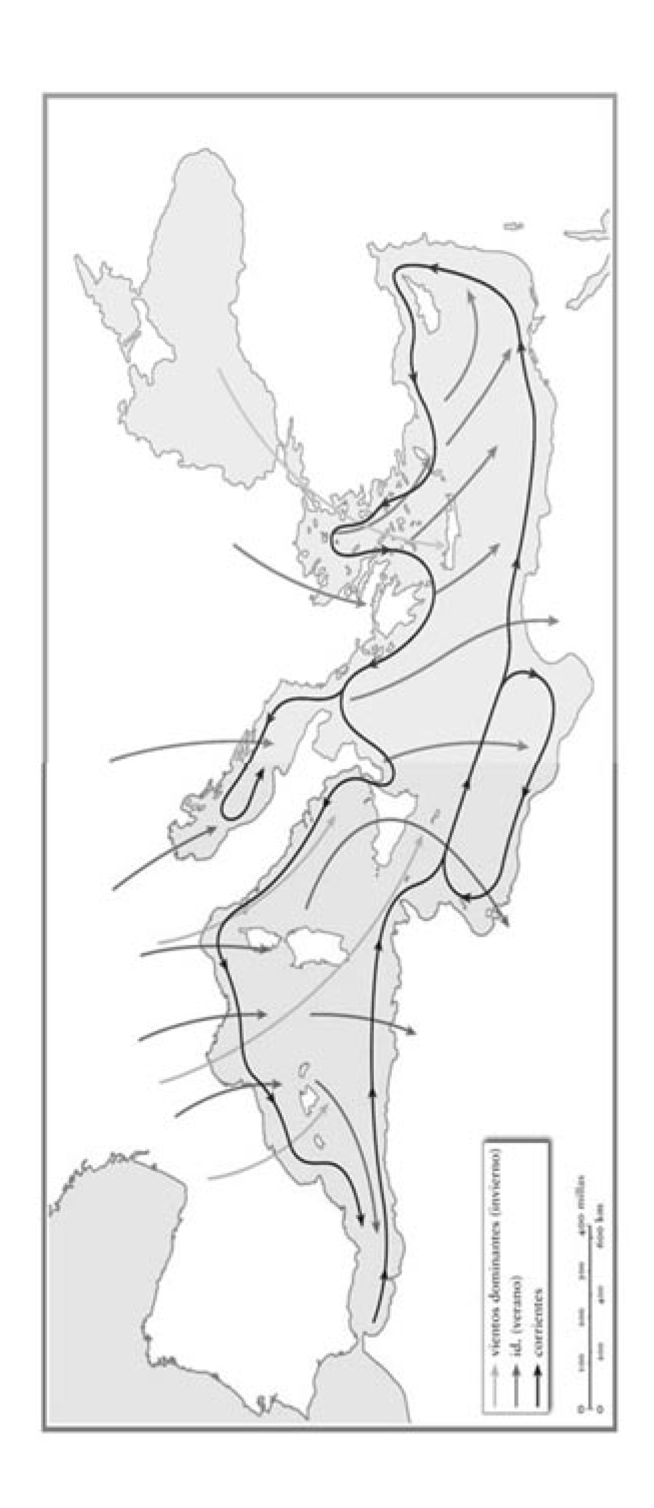
DAVID ABULAFIA

Cambridge, 15 de noviembre de 2010

INTRODUCCIÓN: UN MAR CON MUCHOS NOMBRES

Conocido en inglés y en las lenguas romances como el mar «entre las tierras», el Mediterráneo recibe y ha recibido siempre muchos nombres: los romanos lo llamaban «Nuestro Mar», los turcos, «mar Blanco» (*Akdeniz*), los judíos, «Gran Mar» (*Yam gadol*), los alemanes, «Mar de en medio» (*Mittelmeer*), y los antiguos egipcios le daban el más dudoso nombre de «Gran Verde». Los escritores modernos han acuñado y añadido epítetos a este vocabulario: «mar interior», «mar rodeado», «mar amigo», el «mar fiel» de varias religiones y el «mar amargo» de la segunda guerra mundial; también, el «mar que se corrompe» de docenas de microsistemas ecológicos transformados a través de su relación con los vecinos, que les proporcionan aquello de lo que carecen, y a cambio de lo cual ofrecen sus propios excedentes; y el «continente líquido» que, igual que un continente real, abarca una gran cantidad de pueblos, culturas y economías en el interior de un espacio con límites muy precisos. Es importante, por lo tanto, que empecemos definiendo dichos límites. El mar Negro baña unas costas que ya desde la Antigüedad, exportaban cereales, esclavos, pieles y frutas al Mediterráneo, pero el Negro es un mar en el que se internaron los mercaderes mediterráneos, y no un mar cuyos habitantes participaron en los cambios políticos, económicos y religiosos que tenían lugar en el Mediterráneo propiamente dicho; los vínculos terrestres que acercan el mar Negro a los Balcanes, a las estepas y al Cáucaso les dieron a las civilizaciones que vivían junto a sus costas un aspecto y un carácter diferente al de los pueblos del Mediterráneo. No puede decirse lo mismo del Adriático, que ha participado de forma muy intensa en la vida comercial, política y religiosa del Mediterráneo gracias a los etruscos y a los griegos de Espina, a los venecianos y a los ragusanos de la Edad Media y principios de la Edad Moderna, y a los empresarios de Trieste en tiempos

ya más modernos. En este libro, hemos marcado los límites del Mediterráneo allí donde los marcaron por primera vez la naturaleza y el hombre: en el estrecho de Gibraltar; en los Dardanelos, con incursiones esporádicas en dirección a Constantinopla, puesto que la ciudad funcionaba como un puente entre el mar Negro y el mar Blanco; y en el litoral que se extiende desde Alejandría hasta Gaza y Jaffa. Este libro visitará, por lo tanto, las ciudades portuarias en el interior del Mediterráneo y en sus costas, en especial aquellas que fueron punto de encuentro y crisol de culturas, Livorno, Esmirna, Trieste y algunas más; y las islas, sobre todo aquellas cuyos habitantes dirigieron la vista hacia el exterior, razón por la cual, en este libro, los corsos tienen un perfil menos visible que los malteses.


vientos dominantes (invierno)
id. (verano)
corrientes
400 millas
600 km

Esta es quizás una visión del Mediterráneo más restringida que la que ofrecen otros escritores, pero sin duda es más coherente. El tema central de los libros que tratan de la historia mediterránea ha sido siempre la historia de las tierras que rodean el Mediterráneo, un enfoque que permite, como es natural, prestar alguna atención a la interacción entre dichos territorios. Dos obras destacan por encima de las demás. La primera, *Corrupting Sea* de Peregrine Horden y Nicholas Purcell, una inmensa obra publicada en el año 2000 en la que abundan, en especial, las ideas sobre la historia agraria de los territorios que bordean el Mediterráneo, dando por supuesto que una historia del Mediterráneo debería incluir las tierras que rodean el mar hasta una profundidad de al menos quince o veinte kilómetros. Horden y Purcell demuestran algunas características fundamentales del intercambio mediterráneo: las «conectividades» que unen los diferentes puntos, y las «minoraciones» que tuvieron cuando ocurrieron contracciones. No obstante, en su análisis final, los autores se preocupan sobre todo por lo que ocurre en tierra, en lugar de tratar lo que sucede en la superficie del mar propiamente dicho. La segunda obra, cuya sombra se extiende sobre todos los historiadores del Mediterráneo, es *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, de Fernand Braudel (1902-1985), un libro publicado por primera vez en 1949, una de las obras de historia más originales del siglo XX, y la que mayor influencia ha ejercido desde entonces. A partir de la década de 1950, Braudel dirigió las investigaciones de muchos historiadores, no solo con relación a la historia del Mediterráneo en el período que él había elegido, sino también con relación a períodos anteriores y posteriores, y no solo estudios sobre el Mediterráneo, sino además sobre el Atlántico y otros mares; en sus últimos días, desde su base de misterioso nombre, la «sexta sección» de la École Pratique des Hautes Études de París, dirigió con dignidad y distinción la muy respetada escuela

de historiadores francesa, los *Annales*. Sin embargo, sus ideas habían germinado despacio. Los intelectuales franceses, uno de ellos el valorado poeta y ensayista Paul Valéry, fallecido en 1945, habían quedado fascinados por la idea de una «civilización mediterránea» compartida por franceses, españoles e italianos, naciones con presencia tanto en sus propias costas como en sus posesiones coloniales del norte de África y de Oriente Medio. El libro de Braudel fue el producto de largas reflexiones en Francia, Argelia y Brasil, y también en los campos de prisioneros de guerra alemanes, un tiempo durante el cual Braudel realizó un viaje intelectual que partía del minucioso estudio de políticas pasadas, un enfoque que todavía ocupaba a muchos historiadores franceses, y llegaba, a través del concepto de identidad mediterránea postulado por Valéry, hasta la escritura de la historia informada por la geografía. Braudel, haciendo gala de un conocimiento enciclopédico de la historia de todo el Mediterráneo, y no solo la del siglo XVI, ofreció una respuesta novedosa y fascinante a la pregunta de cómo han interactuado las sociedades alrededor de los márgenes de este mar. El enfoque de Braudel se fundamentaba en su suposición de que «todos los cambios son lentos» puesto que se imaginaba al «hombre […] prisionero de un destino sobre el que apenas puede ejercer algún influjo».[1] El libro que el lector tiene entre sus manos propone lo contrario en ambos casos. Mientras que Braudel ofreció lo que podríamos describir como una historia horizontal del Mediterráneo en la que intentaba capturar las características de dicho mar mediante el examen de una época en particular, en este libro intentamos ofrecer una historia vertical del Mediterráneo haciendo hincapié en los cambios a lo largo del tiempo.

Braudel mostró lo que casi equivalía a desprecio por la historia política entendida como «acontecimientos» (*histoire évenementielle*),[2] y entendía que la geografía del Mediterráneo determina-

ba lo que ocurría en el interior de sus límites. Braudel consignó la política y las guerras al final de su libro, y la auténtica fuerza de su obra radica en otro aspecto, en el hecho de haber comprendido que los paisajes de las tierras que rodean el Mediterráneo, y las características más significativas del mar, es decir, sus vientos y corrientes, contribuyeron a determinar las rutas que tomaban los navegantes para cruzarlo. De hecho, el Mediterráneo de Braudel se extendía mucho más allá del mar y abarcaba todos los territorios cuya vida económica estaba en cierto modo determinada por lo que ocurría en este mar: logró, en diversos puntos, incluir en sus cálculos a Cracovia y a Madeira. Siguiendo sus pasos, John Pryor ha puesto un gran énfasis en las limitaciones impuestas por los vientos y las corrientes, sostiene que a los navegantes medievales y de principios de la Edad Moderna les resultaba difícil navegar junto a las costas del norte de África, y hace hincapié además en la importancia de la temporada que se extiende entre la primavera y el otoño, cuando los vientos favorables permitían la navegación a vela. Horden y Purcell rechazan esta tesis de Pryor y sugieren en cambio que los marinos, atraídos por intereses comerciales o políticos, estaban dispuestos a abrir nuevas vías marítimas aunque los vientos y las corrientes les fueran menos favorables.[3] Por lo tanto, la habilidad y el ingenio podían desafiar a las fuerzas de la naturaleza.

Es indudable que las características físicas de este mar no pueden darse por sentadas. El Mediterráneo posee varias características que son consecuencia directa de su carácter de mar cerrado. En un tiempo geológico remoto, el mar estaba cerrado por completo, y hace entre doce a cinco millones de años la evaporación alcanzó el punto en el que la cuenca mediterránea se convirtió en un gran desierto profundo y vacío; se cree que, una vez que el Atlántico consiguió abrirse camino, este desierto quedó inundado de agua en un par de años. El agua del Medite-

rráneo se evapora a una velocidad mayor de la que le llega el agua procedente de los sistemas fluviales que desembocan en él y lo alimentan, un hecho que no debería sorprender cuando recordamos lo endebles que son algunos de sus ríos: los pequeños ríos de Sicilia y de Cerdeña, los históricos pero poco caudalosos Tíber y Arno (en pleno verano, el Arno se convierte en un arroyo que, a partir de Florencia, apenas gotea agua). Es cierto que el Mediterráneo se nutre de las aguas del inmenso sistema fluvial del Nilo, y que también el Po y el Ródano realizan alguna contribución. Entre los ríos europeos, el Danubio y los sistemas fluviales rusos contribuyen de forma indirecta, puesto que al mar Negro llega agua procedente de diversas grandes arterias que se extienden una gran distancia en la masa de tierra. El resultado es que el mar Negro tiene un exceso de agua que no se ha evaporado, y dicho excedente crea una rápida corriente que pasa junto a Estambul y se precipita al noreste del Egeo. Ahora bien, esta aportación solo compensa el 4 por 100 del agua que pierde el Mediterráneo, y la principal fuente de agua de mar que sustituye la que se pierde por la evaporación es el océano Atlántico, que proporciona un flujo constante de agua fría atlántica, contrarrestada hasta cierto punto por el flujo que sale del Mediterráneo y que (a causa de la evaporación) es más salada y, por lo tanto, más pesada; el agua que entra lo hace por encima del agua que sale.[4] En consecuencia, el hecho que el Mediterráneo está abierto en su extremo es esencial para su supervivencia como mar. La apertura de una tercera vía de entrada en Suez ha tenido efectos mucho más restringidos, puesto que los canales por los que pasa la ruta marítima son estrechos, pero ha llevado al Mediterráneo tipos de peces nativos del mar Rojo y del océano Índico.

El flujo procedente del Atlántico disuadió a los navegantes medievales de intentar cruzar con demasiada frecuencia el estrecho de Gibraltar, aunque no disuadió a los vikingos, a los

cruzados y a otros de entrar en el Mediterráneo. Las principales corrientes mediterráneas bordean las costas de África en dirección este desde Gibraltar, pasan junto a Israel y el Líbano donde cambian de rumbo, rodean Chipre, y a continuación se internan en los mares Egeo, Adriático y Tirreno, desde donde pasan junto a las costas francesa y española en su recorrido de regreso a los Pilares de Hércules.[5] Estas corrientes han tenido un impacto significativo en la facilidad de desplazamiento de los barcos por todo el Mediterráneo, al menos en los días de los remos y las velas. Se ha demostrado incluso que es posible, virando una y otra vez, utilizar las corrientes para navegar en contra de los vientos mediterráneos. Los sistemas meteorológicos de esta región suelen desplazarse de oeste a este, y, por lo tanto, en primavera, los marinos podían aprovechar los vientos para transportar mercancías desde los puertos entre Barcelona y Pisa en dirección a Cerdeña, Sicilia y el Levante; ahora bien, las condiciones meteorológicas dominantes en el Mediterráneo occidental son, en invierno, el sistema del Atlántico Norte, mientras que en verano, lo es el anticiclón de las Azores, un sistema de altas presiones subtropical atlántico situado sobre estas islas. El tiempo húmedo y ventoso en invierno está caracterizado por el mistral, que lleva aire frío a los valles de Provenza, y que tiene muchos parientes muy cercanos tales como el *bora* o la tramontana de Italia y de Croacia. John Pryor ha señalado que el «golfo del León» frente a Provenza lleva este nombre porque el rugido del mistral recuerda al de un león.[6] La incomodidad o el peligro de una tormenta invernal en el Mediterráneo no deberían ser subestimados, pese a la moderna imagen que ofrece de un mar bañado por el sol. Sobre el Sahara se forman a veces unos sistemas de bajas presiones que son arrastrados hacia el norte en la forma de un inquietante viento conocido con el nombre de *scirocco* (en Italia), *xaloc* (en Cataluña) o *hamsin* (en Israel y en Egipto) y que suelen dejar caer inmensas cantidades

de polvo rojo del Sahara sobre las tierras que rodean el Mediterráneo. Mientras los barcos dependieron de las velas, los vientos dominantes del norte hicieron peligrar la navegación a lo largo de la costa del norte de África, puesto que existía el riesgo de que el viento empujara los barcos contra los bancos de arena o los arrecifes de las costas del sur del Mediterráneo. Los navegantes preferían las costas del norte del Mediterráneo, en general más abruptas y escarpadas, una característica (como también ha observado Pryor) que las hacía más atractivas, igual que sus playas y sus abrigadas ensenadas, aunque estas caletas fueran asimismo una tentación para los piratas que siempre buscaban algún rincón en el que ocultarse.[7] La travesía de oeste a este, el famoso comercio levantino de la Edad Media, era más fácil para los buques que zarpaban de Génova o de Marsella en primavera y que navegaban junto a las costas del norte del Mediterráneo, pasando junto a Sicilia y Creta y rodeando Chipre hasta llegar a Egipto; atajar desde Creta hasta la desembocadura del Nilo no se convirtió en una práctica habitual hasta la aparición de los barcos de vapor. Por supuesto no tenemos ninguna certeza de que los vientos y las corrientes hubieran sido siempre iguales. Aun así, las numerosas referencias a vientos tales como el bóreas del noroeste en las fuentes clásicas y medievales dejan claro que el *bora* tiene una larga historia.

Los cambios climáticos pudieron haber tenido consecuencias importantes en la productividad de los territorios cercanos al Mediterráneo, y es posible que sus repercusiones alcanzaran al comercio de cereales en el Mediterráneo, tan importante en la Antigüedad y en la Edad Media, aunque después perdiera su supremacía. El descenso de las temperaturas medias en los siglos XVI y XVII contribuye a explicar por qué se dejaron de cultivar cereales en algunas regiones y por qué se generalizaron de forma tan sorprendente las importaciones de cereales procedentes del norte de Europa que fortalecieron la posición de los

mercaderes holandeses y alemanes en el Mediterráneo. La desertización de las regiones costeras tal vez apunte a un cambio climático, aunque en este caso, y eso es importante, suele ser visible la mano del hombre: es posible que debido a las nuevas oleadas de invasiones árabes en el norte de África en los siglos XI y XII se descuidara el mantenimiento de las presas y de los sistemas de irrigación, y que la agricultura se viera afectada por ello. El cultivo de viñas y de olivares en terrazas que retenían la tierra en su sitio había sido abandonado y ahora la tierra que arrastraban las lluvias creaba sedimentos que obstruían los ríos, acentuando así la decadencia económica en Asia Menor en los últimos tiempos del Imperio Romano.[8] En la actualidad, los pantanos, en especial la gran presa de Asuán, en el Alto Egipto, han modificado los patrones del flujo del agua en dirección al Mediterráneo, y han tenido consecuencias sobre las corrientes y la humedad. Es el hombre el que ha alterado el ciclo temporal del Nilo y quien ha modificado decisivamente la vida económica de Egipto, acabando con las inundaciones anuales causadas por las crecidas del Nilo que los antiguos egipcios atribuían a sus dioses. Por otra parte, el geógrafo Alfred Grove y el ecologista Oliver Rackham han sugerido que el impacto de los seres humanos sobre el entorno mediterráneo ha sido menos drástico del que se les suele atribuir, puesto que la naturaleza en las tierras mediterráneas demuestra tener la capacidad de recuperarse de las variaciones climáticas o de otro tipo, y de los abusos a los que se ha visto sometida. Los humanos, insisten, no determinan la evolución del clima, o al menos no lo hacían antes del siglo XX; por otra parte, la erosión, incluso culpando de parte de ella a los seres humanos, también es un fenómeno natural que se dio asimismo en la época de los dinosaurios. Un ámbito en el que se suele hablar del impacto de los humanos ha sido el de la deforestación, cuyos efectos revisten una especial gravedad en Sicilia, en Chipre y en toda la costa española debi-

do a la perentoria necesidad de madera para construir barcos y al posterior desmonte de tierras para construir nuevas poblaciones o ampliar las existentes; ahora bien, también en estos casos puede argumentarse que, con frecuencia, se ha producido una regeneración natural. Grove y Rackham son menos optimistas con respecto al futuro al que se enfrenta el Mediterráneo, amenazado por la sobreexplotación a la que están siendo sometidos los recursos acuíferos y las reservas de pesca, y también, en algunas zonas, por la desertización, que con toda seguridad se agravará en el futuro si las profecías creíbles sobre el calentamiento global son, aunque solo sea en parte, válidas.[9] Observar el pasado de la historia del Mediterráneo equivale a asistir a una simbiosis entre el hombre y la naturaleza que quizás esté a punto de tocar a su fin.

Este libro no niega la importancia de los vientos y de las corrientes, pero también tiene el objetivo de poner en primer plano la experiencia humana de cruzar el Mediterráneo o de vivir en las ciudades portuarias y en las islas que dependían del mar para su existencia. La mano del hombre ha tenido más importancia en moldear la historia del Mediterráneo de lo que Braudel estaba dispuesto a reconocer. En este libro abundan las decisiones políticas: armadas que zarparon a la conquista de Siracusa o de Cartago, de Acre o de Famagusta, de Menorca o de Malta. Por qué a algunos de estos lugares se les daba importancia estratégica dependía en un grado bastante significativo de la geografía, no solo del viento y de las olas, sino también de otras limitaciones: los alimentos frescos y el agua podían durar un par de semanas en un buque mercante, pero ocupaban demasiado espacio para ser cargados en grandes cantidades en una galera de guerra donde el espacio era escaso. Este simple hecho significaba que el control del mar abierto constituía un difícil reto, al menos en la época de la vela; sin acceso a puertos amigos donde los barcos pudieran aprovisionarse y ser carena-

dos, ninguna potencia, por muchos buques de guerra que poseyera, podía controlar las rutas marítimas. Por lo tanto, los conflictos por el control del Mediterráneo deben entenderse como luchas por el dominio de sus costas, puertos e islas, en lugar de ser vistos como batallas por el control de los espacios abiertos.[10] Para enfrentarse a la amenaza casi constante de piratería, solía ser necesario llegar a oscuros acuerdos con los piratas y con sus señores, quienes, a cambio de dádivas y sobornos, permitían la libre circulación de los barcos mercantes. Las posiciones avanzadas tenían un gran valor. La situación de Corfú convirtió esta isla durante muchos siglos en el objeto de la codicia de todos aquellos que querían controlar el acceso al Adriático. Los catalanes, y más tarde los británicos, construyeron una línea de posesiones al servicio de sus intereses políticos y económicos que se extendía por todo el Mediterráneo. Por extraño que parezca, las ubicaciones elegidas para sus puertos solían ser pésimos refugios, y es indudable que las ventajas físicas no eran lo único que se tenía en cuenta: el frecuente oleaje del mar dificultaba el acceso a Alejandría, la Barcelona medieval ofrecía poco más que una playa, Pisa, unas pocas radas cercanas al estuario del Arno, y todavía en la década de 1920 los barcos que arribaban a Jaffa tenían que descargar en el mar; el puerto de Mesina, por su parte, estaba muy cerca de los violentos remolinos de aguas torrenciales que los cronistas clásicos identificaron como los terrores gemelos de Escila y Caribdis.[11]

La historia humana implica el estudio no solo de lo racional sino además de lo irracional, de las decisiones tomadas por individuos o bien por grupos que, vistas pasados siglos o milenios, resultan difíciles de comprender, y que tal vez también lo fueran en la época en la que se tomaron. Aun así, las pequeñas decisiones, igual que el ligero batir de las alas de una mariposa, podían generar consecuencias inmensas: el discurso pronunciado por un papa en Clermont en Francia en el año 1095, carga-

do de una retórica apasionada, aunque confusa, desencadenó quinientos años de cruzada; las disputas entre los comandantes turcos que rivalizaban entre sí, todo lo contrario del carismático liderazgo de sus enemigos cristianos, desembocaron en la inesperada derrota de los ejércitos y armadas otomanos, lo que ocurrió en Malta en el año 1565; y aun así, y arriesgándose a perder el control de las aguas alrededor de una de sus posesiones más preciadas, Sicilia, España tardó mucho tiempo en enviar la ayuda que exigía la urgente situación. Algunas batallas se ganaron en contra de todos los pronósticos; las victorias de los brillantes almirantes Lisandro, Roger de Lauria y Horatio Nelson transformaron el mapa político del Mediterráneo y frustraron los planes imperiales de quienes se sentaban en los tronos de Atenas, Nápoles o de la Francia napoleónica. Los príncipes mercaderes pusieron su propio beneficio por encima de la causa de la fe cristiana. La rueda de la ruleta gira y el resultado es impredecible, ahora bien son las manos humanas las que hacen girar esa rueda.

Primera parte

EL PRIMER MEDITERRÁNEO, 22000 A. C.-1000 D. C.

Capítulo 1
AISLADO EN AISLAMIENTO, 22000 A. C.-3000 A. C.
I

El mar Mediterráneo se formó millones de años antes de la llegada de la humanidad a sus costas y, después que los seres humanos cruzaran su superficie en busca de alojamiento, alimentos u otros recursos vitales, se convirtió en un «mar entre tierras» que unía orillas opuestas. Hace 435.000 años, los primeros tipos de humanos poblaron las tierras que bordean el Mediterráneo, según demuestran los restos de un campamento de cazadores cerca de lo que es la Roma actual; en Terra Amata, cerca de Niza, otros primeros pobladores construyeron una simple choza de ramas e instalaron un hogar en el centro de su refugio; su dieta incluía carne de rinoceronte y de elefante, y también ciervo, conejos y cerdos salvajes.[1] No sabemos con seguridad cuándo los hombres primitivos se aventuraron por primera vez a cruzar las aguas del mar. En el año 2010, la American School of Classical Studies de Atenas anunció el descubrimiento en Creta de unas hachas de cuarzo datadas a un tiempo anterior al año 130000 a.C., un hallazgo que indicaba que los primeros tipos de humanos encontraron la manera de cruzar el mar, si bien, cabe la posibilidad de que aquellos pueblos hubieran sido arrastrados involuntariamente hasta esta isla flotando sobre los restos arrojados al mar por alguna tormenta.[2] Los hallazgos en las cavernas en Gibraltar demuestran que hace 24.000 años una especie diferente de ser humano dirigía su mirada al otro lado del mar donde, en la costa de África frente al peñón, puede verse de forma muy clara la montaña de Jebel Musa: los primeros huesos de Neanderthal que se descubrieron, en el año 1848, eran los de una mujer que había vivido en una caverna a un lado del peñón de Gibraltar, unos restos que, en el momento de su descubrimiento, no fueron identificados como pertenecientes a una especie diferente de ser humano;

habría que esperar ocho años, hasta que se desenterraron unos huesos similares en el valle de Neander en Alemania, para que se le diera un nombre a esta especie: el hombre de Neandertal debería llevar el nombre de la mujer de Gibraltar. Los neandertales de Gibraltar utilizaron el mar que lamía las costas de su territorio para alimentarse, puesto que su dieta incluía mariscos y crustáceos, incluso tortugas y focas, aunque en aquella época, una llanura separaba sus cuevas en la roca del mar.[3] No tenemos ninguna evidencia, por otra parte, que demuestre la existencia de una población de neandertales en Marruecos, que fue colonizado por el *homo sapiens sapiens*, nuestra propia rama de humanidad. Según parece, el estrecho mantuvo separadas a las dos poblaciones.


Cosquer
Gibraltar
Lipari
Levanzo
Stentinello
Pantelleria
Gozo
Malta
Melos
Knossos
Khirokitia
0 100 200 300 400 millas
0 200 400 600 km

En el largo período que va del Paleolítico Inferior al Paleolítico Medio («antigua y media Edad de Piedra»), la navegación a través del Mediterráneo era con toda seguridad escasa, aunque, en aquella época, podía accederse algunos lugares que hoy son algunas islas a través de puentes terrestres que más tarde serían cubiertos por el mar. La gruta Cosquer, cerca de Marsella, contiene tallas realizadas por *homo sapiens* que pueden datarse hasta el año 27000 a.C., y pinturas anteriores al año 19000 a.C.; en la actualidad la gruta se encuentra a bastantes metros bajo el nivel del mar, pero en la época en la que estuvo habitada, la costa del Mediterráneo se encontraba a varios kilómetros hacia el interior del mar actual. La primera prueba sólida de que los pobladores realizaron breves travesías marítimas aparece durante el Paleolítico Superior, es decir, más o menos antes del año 11000 a.C. En este punto, los navegantes desembarcaron en Melos, en las Cícladas griegas, en busca del vidrio volcánico, obsidiana, utilizada para construir las herramientas de piedra y con la que se conseguían unas hojas más afiladas que con el sílex. En Sicilia han aparecido docenas de yacimientos paleolíticos de la misma época, muy a menudo a lo largo de la costa, en los que sus pobladores consumieron grandes cantidades de moluscos, aunque también cazaban zorros, liebres y ciervos. Estos pobladores se ocupaban de sus muertos: cubrían los cadáveres con una capa de ocre y en ocasiones los enterraban adornándolos con decorativos collares. En el extremo occidental de Sicilia, ocuparon lo que ahora son las islas Egadas más orientales (en aquella época, probablemente no fueran más que pequeños promontorios conectados con la isla de Sicilia); en una de estas islas, Levanzo, en algún momento alrededor del año 11000 a.C., decoraron una gruta con figuras talladas y pintadas. Entre las figuras talladas pueden verse ciervos y caballos, dibujos muy dinámicos y con un cierto grado de realismo. Las imágenes pintadas son más esquemáticas, representaciones aproximadas de seres hu-

manos, y se cree que podría haber sido obra de ocupantes posteriores de la gruta. Los dibujos y las pinturas en las cavernas sicilianas demuestran la existencia de una sociedad de cazadores recolectores que, tal como sabemos a partir de otros hallazgos, sabían crear herramientas eficaces utilizando sílex y cuarcita, y cuyos rituales incluían magia simpática aplicada a la obtención de presas de caza. Cazaban con arco y flecha y con jabalinas; vivían en cuevas y cavernas, pero también se instalaron en campamentos a cielo abierto. La densidad de habitantes era muy baja y, aunque sus ancestros hubieran llegado a Sicilia en cualquier tipo de sencilla embarcación que pudieron encontrar, las generaciones posteriores no exploraron el mar más allá de la isla.[4]

El estilo de vida de los primeros habitantes de Sicilia no se diferenciaba demasiado del estilo de vida de centenares de generaciones de otros pueblos del Paleolítico Superior dispersos por las costas del Mediterráneo, y de los que estaban, no obstante, aislados. No queremos decir con eso que su vida careciera de complejidad; una comparación con los cazadores recolectores de Australia o del Amazonas sugiere que, durante milenios, los mitos y los rituales complejos unieron a familias y grupos, sin importar cuál fuera su nivel de tecnología. El cambio, cuando ocurría, tenía lugar muy despacio, y no consistía necesariamente en lo que podríamos llamar «mejoras», puesto que las habilidades, por ejemplo la de los artistas rupestres, podían perderse del mismo modo que podían ganarse. Alrededor del año 8000 a.C. se inició un calentamiento muy gradual que dio lugar a cambios en la flora y en la fauna que, en ocasiones, incitaban a estos pequeños grupos de personas a ponerse en marcha y salir en busca de su presa de caza tradicional, alentando a veces la búsqueda de otro tipo de alimentos, en especial los que proporcionaba el mar. A medida que se iban derritiendo los casquetes polares, el nivel del mar fue subiendo poco a poco

hasta alcanzar incluso los ciento veinte metros. Los contornos del moderno Mediterráneo se hicieron más reconocibles cuando los istmos se convirtieron en islas y las costas marítimas retrocedieron hasta más o menos su posición actual, un proceso muy lento y, por lo tanto, imposible de percibir a simple vista.[5]

Entre estos grupos de pueblos errantes que viajaban en busca de comida, que llegaban a las cumbres y bahías que les convenían, que se trasladaban de asentamiento en asentamiento y que zigzagueaban de acá para allá, existía poca diferenciación social. Sin embargo, cuando los grupos empezaron a familiarizarse con determinadas zonas en particular, adaptaron su dieta y sus costumbres a dicha región, y es posible que, al enterrar a sus muertos y decorar sus cavernas, adquirieran un auténtico sentimiento de apego por la tierra que ocupaban. En ocasiones, las herramientas de piedra pasaban de mano en mano y las comunidades se las cedían entre ellas, o bien las conseguían mediante escaramuzas entre tribus. En suma, eran autosuficientes, dependían de los alimentos que el mar y la tierra les ofrecían: animales salvajes, pescado y bayas y frutos. Aunque la población humana se mantuvo muy reducida, tal vez unos pocos miles en toda Sicilia en cualquier momento determinado, las consecuencias del cambio climático y de la intervención humana sobre la reserva de animales se agravaron; los grandes animales empezaron a desaparecer, en especial los caballos salvajes que habían llegado antes que los humanos, en la época en la que Sicilia estaba físicamente unida a Italia. Las pinturas rupestres de la gruta de Levanzo dejan constancia de la existencia de estos caballos que dieron lugar a inmensos festines.

Durante el período de transición, más o menos hasta el año 5000 a.C., conocido con el nombre de Mesolítico («media Edad de Piedra»), cuando las herramientas poco a poco se hicieron más refinadas, pero cuando todavía no habían hecho su aparición ni la agricultura ni la cría de animales, ni tampoco la cerá-

mica o el cultivo de cereales, la dieta de los sicilianos prehistóricos se modificó y empezaron a hacer un mayor uso de productos del mar, del que extraían meros y sargos; en los yacimientos arqueológicos se han encontrado grandes cantidades de conchas de moluscos, algunas de ellas grabadas y decoradas con ocre rojo. Al llegar el año 6400 a.C., en la región que más tarde se convertiría en el país de Túnez, apareció la «cultura capsiense», muy dependiente del marisco y que ha dejado numerosos muladares y grandes montones de conchas por toda la costa.[6] Más hacia el este, en el Egeo, los navegantes del Paleolítico Superior y del Mesolítico pasaron esporádicamente junto a de la cadena de islas que forman las Cícladas en su viaje rumbo a Melos, donde cargaban su obsidiana y la transportaban de regreso a las poblaciones trogloditas en territorio griego continental, tales como la cueva de Franchti, a 120 kilómetros de distancia de Melos; es probable que utilizaran juncos para construir sus botes, una planta que podía ser moldeada y cortada utilizando microlitos, piedras de bordes afilados. El nivel del mar seguía subiendo, y la distancia entre las islas se había reducido.[7] Los sicilianos del Mesolítico también conocían la obsidiana, que se obtenía de las islas volcánicas de Lipari frente a la costa noreste de Sicilia. Había empezado el movimiento a través del mar abierto, local e intermitente, pero deliberado: el objetivo consistía en aprovisionarse de estos valiosos materiales y construir herramientas mejores. No se trataba de «comercio»; probablemente ni en Melos ni en Lipari hubiera habitantes permanentes, e incluso en el caso de que los hubiera habido, los colonos no hubieran reivindicado el derecho a la propiedad al cristal volcánico que se hallaba disperso por todas las islas. Los habitantes de Sicilia o de Grecia que recogían piezas de obsidiana no fabricaban hojas para vendérselas a las comunidades vecinas de tierra adentro. La norma era la autarquía. Es necesario ahora dar un salto adelante e internarnos en el Neolítico para

encontrar pruebas sistemáticas de la existencia de viajes intencionados en busca de productos deseados, en una época en la que las sociedades se estaban jerarquizando y adquiriendo complejidad y en la que la relación entre el hombre y la tierra estaba sufriendo una transformación revolucionaria.

II

La «revolución neolítica», que acabaría abarcando a todas las comunidades humanas a lo largo y ancho del planeta, en realidad consistió en una serie de descubrimientos independientes relacionados con el control de los recursos alimenticios, a partir de, más o menos el año 10000 a.C. La domesticación del ganado, cabras, ovejas y cerdos, proporcionó una fuente constante de carne, leche, huesos para herramientas y, a su debido tiempo, también fibras para tejer; el descubrimiento de que las plantas podían ser seleccionadas y cosechadas en ciclos temporales desembocó en el cultivo de diferentes tipos de trigo, el primero, el farro semisalvaje, al que seguiría (en el Mediterráneo) el cultivo de tipos primitivos de trigo y de cebada. Las primeras piezas de cerámica, al principio moldeadas a mano y no en un torno, tenían la utilidad de recipientes para guardar alimentos; las herramientas seguían siendo de sílex, obsidiana y diversos tipos de cuarzo, pero su tamaño se redujo y se especializaron, una tendencia que ya era visible al llegar el Mesolítico; todo lo anterior apunta a una especialización creciente, lo que implicaba una casta de hábiles constructores de herramientas cuya formación en un arte que no era tan sencillo era sin duda igual de larga y compleja que la formación de un cocinero de sushi hoy en día. Las sociedades neolíticas eran perfectamente capaces de crear instituciones políticas jerarquizadas tales como la monarquía, y de dividir la sociedad en castas definidas por la posición social y el trabajo.

Aparecieron asentamientos concentrados, permanentes, cercados y dependientes de las provisiones locales, aunque también de los productos traídos de lejos: el primero de ellos, aparecido alrededor del año 8000 a.C., fue Jericó, que en los primeros años del octavo milenio tenía unos dos mil habitantes. Su obsidiana procedía de Anatolia más que del Mediterráneo. A partir de más o menos el año 10000 a.C., los habitantes de Eynan (Ayn Mallaha), en lo que es ahora el norte de Israel, cosechaban cereales que molían para hacer harina, y tenían además el tiempo y las ganas de tallar esquemáticos pero elegantes retratos humanos en piedra. A medida que la población del Mediterráneo oriental crecía y se engordaba gracias a las nuevas fuentes de alimentos, el número de conflictos entre las comunidades aumentó debido a la competencia por los recursos y, en consecuencia, el armamento empezó a utilizarse cada vez con mayor frecuencia contra los otros seres humanos en lugar de contra las presas animales.[8] Los conflictos generaron migraciones, y las poblaciones de Anatolia o de Siria se desplazaron en dirección a Chipre y Creta. Al llegar el año 5600 a.C., una comunidad de varios miles de personas se había instalado en Chipre, más en concreto, en Khirokitia, donde fabricaban vasijas que no eran de arcilla, sino de piedra tallada; estos primeros chipriotas importaron algo de obsidiana, pero se concentraron sobre todo en sus campos y en sus rebaños. Construyeron casas de adobe sobre cimientos de piedra en las que instalaron los dormitorios en una galería en un piso alto, y las tumbas de sus ancestros bajo el suelo de la planta baja. El primer asentamiento neolítico de Creta, en Cnosos, que data de alrededor del año 7000 a.C., aunque menos impresionante, marcó el inicio del proceso intensivo de instalación de asentamientos en la isla que dominaría el Mediterráneo oriental en la Edad de Bronce. Los habitantes ya llegaron provistos de semillas de cereales y de animales, estos de la costa de Asia Menor, puesto que los ani-

males que criaron los recién llegados no tenían ningún parentesco con los animales salvajes nativos de la isla de Creta. Cultivaron trigo, cebada y lentejas, no aprendieron a producir cerámica hasta pasado otro medio milenio, y ya practicaban el arte de tejer en la primera mitad del quinto milenio. La falta de producción cerámica sugiere que se trataba de una comunidad aislada que no copió los métodos de sus vecinos más al este; la obsidiana llegaba de Melos, a poca distancia hacia el noroeste. En general, sin embargo, los cretenses le dieron la espalda al mar: las relativamente pocas conchas marinas que se han descubierto en el estrato más bajo de Cnosos muestran erosión causada por el agua, lo que indica que fueron recogidas para uso decorativo mucho tiempo después de muertos los moluscos de su interior.[9] Los contactos externos, no obstante, empezaron a transformar la vida de los primeros cretenses. La primera cerámica que produjeron, alrededor del año 6500 a.C., era de una variedad oscura y bruñida que tenía alguna similitud con los estilos anatolios de la misma época; y no parece que el arte de la cerámica en Creta se hubiera desarrollado de forma gradual, sino más bien parece que hubiera sido importado tal cual. En las fases posteriores del Neolítico aparecieron otros asentamientos en diferentes puntos de la isla, por ejemplo el de Festos, en el sur; ahora bien, el proceso se prolongó tres mil años, durante los cuales Creta se fue volviendo cada vez más hacia el exterior y hacia el mar. La extraordinaria civilización que acabaría apareciendo en Creta puede ser entendida mejor como el resultado de una interacción entre una cultura nativa de lenta evolución dotada de una poderosa identidad local y los contactos, cada vez más frecuentes, con el mundo exterior que aportaron nuevas tecnologías y modelos que los cretenses adoptaron y adaptaron a su propia idiosincrasia y usos.

Los cretenses fabricaron molinillos y morteros, las casas, convertidas ahora en residencias permanentes, fueron dotadas de cimientos de piedra y los ceramistas necesitaban material para moldear y cocer sus vasijas. La cualificación aumentó la demanda de herramientas especializadas, por lo que también creció la demanda de obsidiana. Los numerosos beneficios de la obsidiana compensaban las complicaciones inherentes al proceso de obtenerla: era fácil de laminar, y producía hojas muy afiladas. Las canteras de obsidiana de Melos, que fueron explotadas durante alrededor de doce mil años, alcanzaron su punto de máxima popularidad a principios de la Edad de Bronce, cuando uno imaginaría que se pusieron de moda las herramientas de metal. Ahora bien, la obsidiana era valorada precisamente a causa de su poco valor: a principios de la Edad de Bronce, los metales eran escasos, la tecnología para producir cobre y bronce no estaba al alcance de todos, y su instalación era complicada. Incluso teniendo en cuenta la especialización cada vez mayor de los pueblos neolíticos, la extracción de obsidiana en la cantera de Melos siguió siendo esporádica durante muchos años, y carecía de cualquier carácter comercial. En la isla apareció un asentamiento, en Phylakopi, pero no hasta mucho después de la consolidación de la extracción de la obsidiana, y este asentamiento empezó a prosperar, precisamente, cuando las canteras de obsidiana iniciaban su decadencia; los primeros habitantes de Phylakopi no fueron comerciantes de obsidiana sino pescadores de atún.[10] Melos no tenía ningún puerto especial: aquellos que llegaban en busca de obsidiana encontraban una cala conveniente, varaban su barca a la playa, y se dirigían a las canteras donde arrancaban trozos del cristal volcánico.

III

Para encontrar asombrosas pruebas de los grandes proyectos constructivos del Neolítico en Europa debemos dirigirnos hacia el oeste, a los templos y santuarios de Malta y Gozo, ante-

riores incluso a las pirámides. Los templos malteses fueron construidos por pueblos que cruzaron el mar y que crearon con sus propias manos una cultura aislada. El eminente arqueólogo británico Colin Renfrew ha observado que «algo realmente excepcional estaba ocurriendo en Malta hace más de cinco mil años, algo en todo punto diferente a cualquier otra cosa que pudiera estar sucediendo en el mundo mediterráneo e incluso más allá»; la sociedad maltesa alcanzó su punto culminante alrededor del año 3500 a.C.[11] Es evidente que la antigua presunción difusionista que postulaba que los templos eran, en cierto modo, imitaciones de las pirámides o de los zigurats más al este es del todo falsa. Sin embargo, aunque no se tratara de imitaciones, tampoco se convirtieron en modelos seguidos por otras culturas en el Mediterráneo. Malta fue colonizada más o menos alrededor del año 5700 a.C. por pueblos procedentes de África, o más probablemente de Sicilia, cuya cultura se refleja en las primeras tumbas cavadas en la roca de la isla. Los primeros malteses llegaron bastante bien preparados: trajeron con ellos farro, cebada y lentejas, y despejaron zonas de la isla para crear campos de cultivo, puesto que grandes extensiones de bosques, que en la actualidad han desaparecido por completo, cubrían todo el archipiélago. De las islas volcánicas alrededor de Sicilia obtuvieron herramientas fabricadas con obsidiana de Pantelleria y de Lipari. La cultura de la isla empezó a adquirir su propio carácter distintivo a partir del año 4100 a.C. Más tarde, después del año 3600 en algún momento del siguiente milenio, empezaron a cavar grandes tumbas subterráneas, también llamadas hipogeos, destinadas a enterramientos colectivos, lo que apunta a que la comunidad maltesa tenía un fuerte sentido de identidad. En Ggantija, en Gozo, y en Tarxien, en la isla de Malta ya se habían iniciado grandes proyectos constructivos. Estos edificios, de grandes fachadas cóncavas decoradas y dotados de patios delanteros, eran estructuras cerradas que tenían

tejados, pasillos, pasajes y compartimientos, y en los que se manifestaba una preferencia por las habitaciones semicirculares organizadas en forma de hojas de trébol. El objetivo de los constructores consistía en erigir templos inmensos que se elevaran por encima de las islas y que pudieran ser vistos desde una gran distancia por los navegantes que se acercaban por mar, por ejemplo, el templo en Hagar Qim en el sur de Malta, que se alza sobre unos abruptos acantilados que caen en picado hacia el Mediterráneo.[12]

Los edificios se construyeron poco a poco, a lo largo del tiempo, un proceso similar al de la construcción de las catedrales medievales, aunque algo menos organizado.[13] No deja de ser extraño que carecieran de ventanas, pero es posible que tuvieran una gran cantidad de elementos de madera y elegantes detalles esculpidos, como por ejemplo las espirales que adornan los marcos de piedra, que son todo lo que ha sobrevivido. La cultura prehistórica de Malta abarcaba algo más que edificios monumentales. Los templos contenían inmensas estatuas de las que solo subsisten fragmentos, y se supone que representaban una diosa madre asociada al nacimiento y a la fertilidad. En Tarxien el objeto de culto era una estatua femenina de casi dos metros de alto. Sencillamente, no hay nada que se le parezca en ningún lugar del Mediterráneo occidental en aquella misma época. En las estancias de Tarxien se han encontrado pruebas claras de sacrificios ceremoniales. En el interior de un altar descubierto en Tarxien, en un espacio hueco, se encontró un cuchillo de sílex, y al pie del altar, huesos de oveja y de otros animales domésticos. También se desenterraron conchas, confirmando así que el marisco constituía una parte importante de la dieta local; por otra parte, algunas de las esculturas de Tarxien representan barcos.[14] En todas estas construcciones y esculturas no se utilizaron metales, que no llegaron a Malta hasta alrededor del año 2500 a.C.

Tanto cultural como físicamente, el de Malta y Gozo era un mundo insular. Se ha calculado que en el Neolítico la población de las islas no llegaba a las diez mil personas. Aun así, había mano de obra suficiente para construir media docena de grandes santuarios y muchos otros más pequeños, lo que sugiere la posibilidad de que las islas estuvieran divididas en varias pequeñas provincias. Cabría esperar entonces encontrar también pruebas de actividad bélica, por ejemplo, puntas de lanza, sin embargo no nos ha llegado prácticamente ninguna prueba de algo así: la comunidad maltesa era una comunidad pacífica.[15] Tal vez Malta y Gozo fueran islas sagradas que infundían respeto a los pueblos del Mediterráneo central, algo parecido a Delos en el mundo griego clásico. Un agujero en una losa en el templo de Tarxien podría ser la prueba de que el lugar albergaba un oráculo. Con todo, resulta extraordinario que se hayan encontrado tan pocas pruebas de visitantes extranjeros. Si Malta y Gozo fueron islas sagradas, entonces parte de su santidad podría haberse fundamentado en una norma que dictaba que nadie podía acercarse a ellas, y que solo estuvieran habitadas por malteses indígenas al servicio de la gran diosa que estaba representada, no solo en las estatuas y figurines que esculpieron los malteses, sino también en la forma de los templos, cuyo exterior redondeado y pasajes interiores recordaban una matriz.

El final de esta cultura suscita tanta perplejidad como su aparición. El largo período de paz tocó a su fin a mediados del siglo XVI a.C. No hay nada que indique la decadencia de la cultura del templo, sino que observamos más bien una ruptura abrupta tras la llegada de los invasores, un pueblo que carecía de la habilidad de los que habían creado los grandes monumentos pero que poseía una ventaja: armas de bronce. A juzgar por los hallazgos de espirales de arcilla y de tejidos carbonizados, eran tejedores que llegaron de Sicilia y del sureste de Italia.[16] Al llegar el siglo XIV habían sido sustituidos por otra oleada de co-

lonizadores sicilianos. Pero Malta había perdido ya su carácter distintivo: los emigrantes y sus descendientes ocuparon los monumentos dejados por un pueblo que había desaparecido de la faz de la tierra.

IV

Mientras que en Malta nada cambió demasiado a lo largo de muchos cientos de años, Sicilia fue algo más volátil, como cabría esperar de una gran masa de tierra accesible y que contaba con una gran variedad de recursos. La obsidiana disponible en la isla de Lipari atrajo a la región colonizadores que llevaron consigo su cultura ya formada, como puede observarse en Stentinello, cerca de Siracusa, que floreció al principio del cuarto milenio a.C., mientras en Malta todavía se construían los templos. Este asentamiento de chozas tenía un perímetro de unos doscientos cincuenta metros y estaba rodeado por un foso. En su interior se han encontrado cerámicas y pequeñas y sencillas figuras en forma de cabeza de animales. Fue un poblado dinámico que tenía sus propios artesanos y ejercía el dominio sobre el campo que rodeaba el poblado y sobre la costa de la que extraía sus alimentos. Los asentamientos de este pueblo recuerdan mucho a aquellos otros descubiertos en el sureste de Italia, y parece claro que sus ancestros procedían de allí.

Al menos tres mil años separan la cultura más primitiva de Stentinello de la llegada del cobre y del bronce; los cambios ocurrieron poco a poco, y las migraciones fueron intermitentes; hasta el momento, nada apunta a una gran oleada de migraciones que convulsionaran el Mediterráneo. Ahora bien, sería precisamente este contacto lento y osmótico el que daría lugar a la aparición de algunos elementos culturales comunes. El estilo de vida de los sicilianos neolíticos de Stentinello tiene muchas características en común con el estilo de vida de otros pueblos neolíticos del Mediterráneo, pero eso no significa que todos hablaran el mismo idioma (al no tener escritura, no dejaron ras-

tros de su idioma), ni tampoco que tuvieran antepasados comunes. Sin embargo, todos ellos participaron en los grandes cambios económicos y culturales consecuencia de la adopción de la agricultura, de la domesticación de animales y de la fabricación de cerámica. En yacimientos desde Siria hasta Argelia, y desde España hasta Anatolia, se ha encontrado también una cerámica similar, rugosa y grabada. En la misma época, Lipari dejó de ser un simple depósito donde cualquiera podía recoger toda la obsidiana que quisiera, y fue colonizada por pueblos de gustos y costumbres similares a las de los pueblos de Stentinello. El mar abierto no era una barrera: los colonizadores se dirigieron hacia el sur, y en los yacimientos de Túnez se ha encontrado cerámica parecida a la de Stentinello, igual que también se ha hallado obsidiana de Pantellería en Sicilia y en África.[17]

El hecho de controlar las reservas de obsidiana le dio a Lipari una calidad de vida especialmente alta. Si la serie de estilos diferentes y sucesivos de cerámica indica cambios en la composición de la población colonizadora, es un tema que puede ser objeto de un interminable debate. Las modas cambian, aunque no lo hagan las poblaciones, como sabe muy bien cualquier observador de la Italia moderna. A las cerámicas decoradas con llamas rojas características del sexto milenio a.C. le siguieron otras marrones o negras que destacan por sus superficies suaves y pulidas y por la precisión y el cuidado que los artesanos pusieron en su fabricación. Al llegar el final del quinto milenio a.C., estas cerámicas cedieron el paso a otras, decoradas con motivos curvados, en zigzag o en espiral, objetos pintados en la superficie y muy parecidos a otros artefactos encontrados en el sur de Italia y en los Balcanes. A estas cerámicas también le siguieron nuevas modas, cuando a principios del cuarto milenio a.C. se introdujo la cerámica roja monocroma que daría nacimiento a la longeva «cultura de Diana», cuyo nombre se debe al

principal yacimiento en el que se concentran los hallazgos. La cuestión que importa aquí es la lentitud del cambio y la estabilidad de estas sociedades isleñas.[18]

Los navegantes supieron aprovechar sus viajes a través del Adriático, del Jónico o del canal de Sicilia para transportar y ofrecer sus productos, la mayor parte de ellos perecederos; la cerámica y obsidiana son, sencillamente, los objetos que han sobrevivido mejor. Solo nos es posible adivinar qué tipo de barcos utilizaron aquellos primeros marinos. En mar abierto, es probable que utilizaran protectores de piel que aislaban el casco; tampoco podían esos barcos haber sido demasiado pequeños, puesto que se utilizaron para transportar no solo hombres y mujeres sino también animales y vasijas.[19] Unos hallazgos posteriores, unos rudimentarios dibujos realizados en cerámica de las Cícladas, sugieren que las embarcaciones tenían poco calado, lo que las hacía inestables en mar picado, y que estaban propulsadas por remos. Los experimentos prácticos realizados con un bote de papiro llamado *Papyrella* indican que estas embarcaciones se desplazaban a poca velocidad, cuatro nudos[*] como mucho, y podían fácilmente perder mucho tiempo si se encontraban con mal tiempo, por lo que, llegar a Melos, en las Cícladas, desde Ática, en el continente, saltando de isla en isla, podía significar una travesía de una semana.[20]

En otras islas del Mediterráneo, la colonización fue muy limitada, por ejemplo en las Baleares y Cerdeña. Mallorca y Menorca ya estaban habitadas a principios del quinto milenio, aunque la cerámica no sería introducida hasta mediados del tercero, y es muy posible que hubiera algún vacío esporádico, si los primeros habitantes de los asentamientos renunciaban a seguir luchando contra el entorno. Parece que los primeros habitantes de Cerdeña fueron ganaderos, y que llevaron consigo sus animales.[21] En las costas del norte de África no se construyeron edificios monumentales, ninguna eflorescencia comparable a

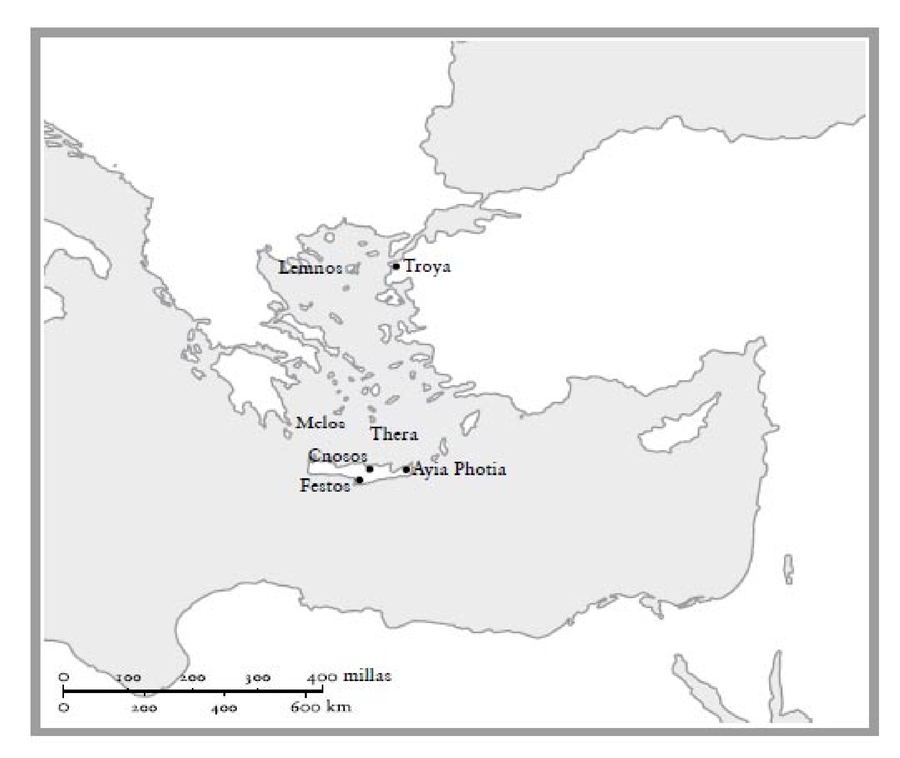
las construcciones de Malta. La mayoría de aquellos que habitaban las costas del Mediterráneo no se aventuraban más allá de sus caladeros de pesca, y siempre sin perder de vista sus hogares. La aparición en el quinto milenio de comunidades de granjeros en el delta del Nilo y en Fayún, algo más al oeste, fue más un fenómeno local que mediterráneo; es decir, indicaba una respuesta creativa y la adaptación de sus habitantes al entorno en el que vivían, una tierra bien provista de agua, de hecho, anegada; el Bajo Egipto, al menos durante algunos siglos, fue un mundo cerrado. Malta, Lipari y las Cícladas seguían siendo comunidades isleñas muy excepcionales que desempeñaron papeles muy específicos, en dos casos, como la fuente del material para construir herramientas de madera, y en un tercero, este muy misterioso, como el centro de un complejo culto religioso.

Capítulo 2
COBRE Y BRONCE, 3000 A. C.-1500 A. C.
I

Los investigadores han examinado siempre el desarrollo de las sociedades prehistóricas desde dos perspectivas diferentes: la primera, un enfoque difusionista que ahora ha quedado ya muy anticuado y que atribuye la llegada de nuevos estilos y técnicas a las migraciones y al comercio; y la segunda, poniendo énfasis en los factores internos de la sociedad que impulsaron el cambio y el crecimiento. El interés por la identidad étnica de los colonizadores se ha desvanecido al mismo tiempo que lo ha hecho la tendencia a buscar explicaciones internas a los cambios, lo que refleja, en parte, la percepción según la cual, identificar «raza» con lengua y cultura, por fácil que sea, no guarda relación con las circunstancias reales: los grupos étnicos se fusionan, las lenguas se toman prestadas y los rasgos culturales significativos, por ejemplo las prácticas funerarias, mutan aunque no lleguen forasteros. De igual modo, sería un error considerar que todos los cambios sociales son el resultado de una evolución interna simplemente acentuada por el impacto del aumento del comercio: las costas y las islas del Mediterráneo prehistórico, de poca densidad de población, ofrecían amplios espacios donde los señores de la guerra desterrados, los peregrinos a los santuarios paganos, o aquellos que llegaban en busca de alimentos podían fundar nuevos asentamientos lejos de su tierra natal. Si el territorio ya estaba poblado por colonizadores anteriores, los recién llegados se casaban con ellos, y el idioma de uno u otro grupo adquiría dominancia por razones imposibles de explicar en la actualidad.

Las Cícladas se convirtieron en el hogar de una cultura dinámica y próspera que nació a principios de la Edad de Bronce (aproximadamente en el año 3000 a.C.). Las principales islas del

archipiélago ya estaban habitadas, habían aparecido poblaciones prósperas, como Phylakopi, en Melos, y en algunas de sus islas surgieron pequeños poblados nacidos a partir de un par de pequeñas aldeas.[1] De sus canteras se seguía extrayendo la obsidiana, y el cobre disponible en las Cícladas occidentales llegaba hasta Creta; los productos cicládicos seguían saliendo hacia el exterior en una dirección bastante precisa: hacia el sur del Egeo, pero, por alguna razón en particular, no hacia el norte, lo que sugiere que la apertura al mar seguía siendo parcial y dependía de lo que otras regiones podían ofrecerles a los isleños de las Cícladas. En los yacimientos arqueológicos de las Cícladas se han encontrado muy pocos productos orientales, lo que podría hacer pensar que los isleños apenas importaron nada. Ahora bien, suponer que los archivos arqueológicos son razonablemente completos sería cometer un error clásico; sin duda llegaron tejidos, productos alimenticios, esclavos y objetos construidos a partir de materiales perecederos tales como la madera, aunque sigue siendo una cuestión discutible si, todavía en el tercer milenio antes de Cristo, la llegada de estos productos puede adscribirse formalmente al «comercio» .



La cultura de las Cícladas dejó de estar definida solo por las islas e inició un período de expansión hacia el sur. Durante el período que los arqueólogos denominan «EB I», es decir, la primera etapa de la Antigua Edad de Bronce, apareció un nuevo asentamiento en Ayia Photia, al noreste de Creta, que, a juzgar por el estilo de sus enterramientos, parece más cicládico que cretense. Describir este asentamiento como una «colonia» cicládica sería pecar de demasiado específico; más bien, los indígenas cicládicos se instalaron en suelo cretense y continuaron viviendo según sus costumbres. Al llegar «EB II», alrededor del año 2500 a.C., los productos de las Cícladas estaban introduciéndose más allá de Ayia Photia, e incluso eran imitados por los artesanos cretenses; además, empezaron a propagarse hacia el noreste, en dirección a la emergente ciudad de Troya, próxi-

ma a los Dardanelos y que, debido a la intensificación paulatina de sus vínculos con el interior de Anatolia y el mar Negro, era con toda seguridad la principal fuente de estaño.[2]

Un producto estaba adquiriendo un prestigio cada vez mayor y reforzando, literalmente, la autoridad de aquellos que ejercían el poder político, el bronce, y fue la demanda de esta aleación la que crearía una red de conexiones por todo el Egeo que uniría Troya y las islas. Los brillantes recipientes y los pedestales de bronce o de cobre proclamaban la riqueza y el prestigio de su propietario, pero fueron las armas de bronce las que garantizaron la seguridad y la protección frente a los enemigos. Los poseedores de estos artículos eran sin duda caudillos guerreros victoriosos. El cobre se encontraba en la isla de Citnos, en el extremo más occidental de las Cícladas, o bien en Ática, en territorio continental griego. Los primeros herreros habían descubierto que podían reforzar el cobre, un metal relativamente blando, si lo fundían y lo aleaban con estaño. Al unir los dos metales para producir bronce y, a raíz de ello, crear un sistema de intercambios, la red de conexiones a lo largo y ancho del Egeo evolucionó hasta convertirse en algo que puede calificarse, ahora sí, de rutas comerciales: enlaces regulares que dependían de las estaciones, o fijados de un año para el siguiente, con el propósito de intercambiar mercancías, donde los intermediarios viajaban en barco; ahora bien, tal vez sea algo excesivo suponer que dichos intermediarios eran mercaderes profesionales que vivían únicamente de los ingresos de su comercio. El Mediterráneo estaba, por tanto, despertando a la vida, y pueblos de orígenes diversos lo cruzaban en todas direcciones en busca de sus productos, y ansiosos por obtenerlos de orígenes igual de diversos.

Las Cícladas se hallaban a caballo de estas rutas comerciales. En lugar de absorber influencias desde varias direcciones, la cultura cicládica creó una forma de arte característica y propia;

el término «arte», no obstante, debería ser utilizado con reservas puesto que los objetos que producían los habitantes de las Cícladas tenían funciones precisas, aunque dichas funciones, en la actualidad, sean difíciles de determinar. El «arte cicládico» ha ejercido una influencia poderosa sobre los artistas modernos, «una simplicidad de formas que puede llegar a impresionar», en palabras de Colin Renfrew; los artesanos cicládicos mostraban una gran preocupación por las proporciones del cuerpo humano y sus obras desprendían un sentido de la «armonía» que no tiene equivalente en otras esculturas monumentales de la época, ni en Malta, ni en el Reino Antiguo de Egipto, ni tampoco en Mesopotamia.[3] El tamaño de los objetos va de las figuras miniatura, tan estilizadas a los ojos modernos que parecen más un violín que una forma humana, hasta estatuas de músicos de tamaño casi real; las figuras-violín se encuentran entre las obras más antiguas, datan aproximadamente del año 3000 a.C. y en ellas predominan las figuras femeninas, lo que sugiere un culto a una Gran Diosa. Es posible que la «dama gorda de Saliagos», de glúteos generosos, igual que los ídolos malteses, guarde alguna relación con cultos a la fertilidad. El mármol blanco de Paros proporcionó la materia prima, pero han sobrevivido las manchas suficientes que demuestran que estos objetos estaban decorados con vivos colores.[4]

Las estatuas están relacionadas con enterramientos, y en el interior de una de las tumbas se han encontrado catorce «ídolos». En ocasiones, estas figuras se han encontrado rotas, tal vez parte de un complejo ritual funerario. ¿Representan acaso a los fallecidos? Es posible que tuvieran varias funciones, habida cuenta, en especial, que fueron producidas a lo largo de muchos cientos de años (la Antigua Edad de Bronce en las Cícladas se extiende doce siglos a partir del año 3000 a.C.). Otras explicaciones incorporan la idea de que podría tratarse de *psychopompoi*, es decir, de guías de las almas de los muertos en el infra-

mundo, o de figuras que sustituían a las víctimas humanas en los sacrificios, o incluso de compañeros que ofrecían gratificación sexual o distracción musical en el más allá. Las esculturas constituyen el testimonio de la existencia de una casta de hábiles artesanos, y las tumbas apuntan a una sociedad estratificada y compleja, con líderes y subordinados; es posible que también se utilizara la mano de obra masculina como remeros a bordo de los pequeños barcos que surcaban el Egeo con una frecuencia cada vez mayor, aunque es muy poco probable que llegaran más allá de este mar, y no parece que los barcos de vela aparecieran hasta el segundo milenio a.C. En lo que se conoce con el nombre de «sartenes», placas de arcilla grabadas con imágenes, pueden verse los que parecen barcos de remos, objetos que recuerdan la figura de un ciempiés y que tienen una proa alta.[5]

II

El impacto de Troya en la historia del Mediterráneo es doble. Por una parte, desde el principio de la Edad de Bronce, Troya funcionó como un puerto de escala que unía el Egeo a Anatolia y el mar Negro; por la otra, la leyenda de Troya había quedado grabada en lo más profundo de la conciencia histórica, no solo en la memoria de los griegos que afirmaban haber destruido la ciudad, sino también en la memoria de los romanos, que declaraban descender de los refugiados troyanos. La Troya auténtica y la Troya mítica han sido muy difíciles de desligar desde 1868, cuando el empresario alemán Heinrich Schliemann, obsesionado por la veracidad de la *Ilíada*, identificó el monte Hisarlik, a unos seis kilómetros del punto en el que el estrecho de Dardanelos desemboca en el Egeo, como el lugar en el que se había alzado la ciudad de Homero.[6] Mientras que algunos investigadores han argumentado que la guerra de Troya nunca ocurrió y que, en consecuencia, no es pertinente hacerse preguntas sobre la identidad de Troya, los descubrimientos en los archivos hititas más al este han eliminado cualquier

duda seria de que Hisarlik contenga las ruinas de una ciudad o pequeño estado conocido por los griegos clásicos con los nombres de Troié o de Ilios. Los colonizadores posteriores, entre ellos los griegos que construyeron la nueva ciudad de Ilion en la época clásica, y el emperador Constantino, quien se planteó la posibilidad de construir allí su Nueva Roma en lugar de hacerlo en Bizancio, estaban igual de convencidos de dicha atribución. Más notable aún, el lugar tiene una historia excepcionalmente larga y que se remonta a un tiempo muy anterior a la fecha en la que los autores clásicos sitúan la guerra de Troya (1184 a.C.). La historia de Troié o Ilios empezó cuando el bronce comenzó a difundirse por todo el Mediterráneo oriental, y fue reconstruida una y otra vez; en 1961, Carl Blegen, uno de los arqueólogos modernos que excavaron el montículo, identificó cuarenta y seis estratos en nueve capas principales.[7]

Troya no tenía antecedentes neolíticos conocidos. Fue colonizada por pueblos que conocían el cobre, y que probablemente comerciaban con estaño. La primera Troya, «Troya I» (*c.* 3000-*c.* 2500 a.C.), empezó como un pequeño asentamiento de alrededor de unos 100 metros de ancho que creció hasta convertirse en una ciudad rodeada de impresionantes murallas, con torres vigía de piedra y tres líneas de fortificaciones.[8] Durante todo este período se reconstruyó en muchas ocasiones, y en los últimos días de Troya I un gran incendio destruyó la fortaleza. Sin embargo, en el interior de las murallas se había hecho posible la vida doméstica, y las espirales de husos que han llegado hasta nosotros demuestran que se fabricaban tejidos junto a los hogares cuyos restos han sido desenterrados; parece razonable por tanto creer que los primeros troyanos comerciaban con tejidos hechos a partir de los vellones de ovejas criadas en las llanuras al pie de la ciudadela. La casa mejor conservada de Troya I tenía casi veinte metros de largo y un porche orientado al oeste, y es posible que allí hubiera vivido algún líder de la comuni-

dad en compañía de su extensa familia. Los primeros troyanos manufacturaban pequeñas figuras, la mayor parte femeninas, y se alimentaban de marisco, de atún y de delfín, y también de carne y cereales. En este nivel no se han encontrado armas de metal, pero la existencia de piedras de afilar indica que se afilaban con regularidad herramientas de cobre y de bronce. No se ha hallado evidencia alguna de objetos de lujo: los adornos que nos han llegado estaban hechos de hueso, mármol o piedra coloreada. La abundante cerámica es oscura, de colores apagados y en general sin decoración, aunque en sus formas puede apreciarse una cierta elegancia.[9]

La primera Troya formaba parte de un mundo cultural que se extendía más allá de Anatolia; en la isla de Lemnos, a poca distancia en dirección oeste, en Poliochni, surgió una comunidad similar, en ocasiones descrita como «la ciudad más antigua de Europa», igual que Thermi, en Lesbos.[10] Ahora bien, no sirve de nada preguntarse de dónde procedían los primeros habitantes de estas tierras, o qué idiomas hablaban. Es más, si Troya y Poliochni aparecieron primero como centros de comercio desde los que se vigilaban las rutas que cruzaban el Egeo y hacia el interior, es probable que empezaran a atraer a gente de orígenes diversos, como siempre han hecho desde entonces las ciudades portuarias. Aunque Hisarlik, en la actualidad, se encuentra a una cierta distancia del mar, la Troya prehistórica estaba situada en la orilla de una gran bahía (algo que Homero parecía saber bien) que, con el paso del tiempo se ha ido cubriendo poco a poco de sedimentos.[11] Troya era, por lo tanto, una ciudad marítima estratégicamente situada: los vientos contrarios que imposibilitan a veces durante un tiempo la entrada en los Dardanelos forzaban a los barcos a detenerse en la bahía, y los habitantes de la ciudadela podían entonces ofrecer sus provechosos servicios para satisfacer las necesidades de tri-

pulaciones y pasajeros. Todo eso no ocurrió de inmediato, y es muy posible que durante el período de Troya I la navegación cerca de la ciudadela fuera intermitente y difícil de controlar.

La ciudad que apareció en su lugar, Troya II (*c.* 2500-*c.* 2300 a.C.) era algo más grande y estaba mejor defendida, con una puerta de entrada monumental y un gran vestíbulo o *megaron*, posiblemente rodeado de columnas de madera. Estos troyanos también fueron granjeros y tejedores: se ha encontrado un huso de tejer que todavía tenía adherido un hilo carbonizado.[12] Adquirieron o manufacturaron asimismo armamento sofisticado, y aunque se cree que sus armas de bronce eran importadas, disponían de armas más blandas hechas solo de cobre y fabricadas en la ciudad utilizando metal traído del otro lado del Egeo.

Aun cuando los alfareros de Troya II ya hubieran aprendido a trabajar el torno (que no existía en Troya I), a Blegen no le gustaron sus vasijas y supuso que los habitantes de Troya fueron «un pueblo adusto y austero, poco dado a la alegría y a la ligereza»;[13] si las estilizadas copas que los troyanos producían en esta época eran realmente tan sobrias y carentes de carácter no es más que una cuestión de gusto. A Troya llegaban además grandes vasijas llenas de aceite o de vino desde lugares tan lejanos como las Cícladas. En las costas del Egeo y de Anatolia se ha encontrado cerámica similar a la que se hacía en Troya, y si lo fácil es suponer que estos objetos fueron exportados desde Troya, es más posible, no obstante, que este estilo de cerámica refleje una cultura común de la que Troya solo era una parte. Es más, Poliochni, una ciudad que tenía muchas características similares a Troya, era el doble de grande. La riqueza de estos asentamientos egeos distaba mucho de igualar la opulencia de las ciudades de Egipto y Mesopotamia, y no hay nada que demuestre que hubieran todavía desarrollado la escritura, una herramienta que, llegado el momento, facilitaría en gran medida el

comercio y la contabilidad; pese a todo, Troya y Poliochni se estaban convirtiendo en parte de un mundo comercial interrelacionado por el cual circulaban rutas comerciales regulares marítimas y terrestres, y la prueba más clara de que dicha participación generó riqueza para la élite de Troya II se halla en el famoso «tesoro de Príamo» descubierto por Schliemann.

La desaparición desde hace tiempo de este tesoro en las profundidades de las cámaras acorazadas soviéticas ha privado a los investigadores de la oportunidad de intentar comprender lo que en ocasiones parece una creación artificial del propio Schliemann.[14] Schliemann agrupó sus hallazgos en varios lotes, uno de los cuales describió como «el gran tesoro», que atribuyó a un asedio que tuvo lugar un milenio más tarde (si es que tuvo lugar alguna vez). La calidad del trabajo de todas las piezas es realmente impresionante, y la colección de joyas de mujer y de recipientes de oro y plata, asombrosa, entre ellas una «salsera» de oro, una pieza que Schliemann creyó que era un tocado femenino hecho de filamentos de oro, miles de cuentas de oro y varios collares de plata; había muchos otros objetos de otros materiales, como por ejemplo hachas ceremoniales de jade y pomos de cristal de roca que tal vez hubieran estado insertados en cetros. Algunos de los objetos parecían haber sido manufacturados en Troya, otros, por ejemplo el oro, fueron seguramente importados. Todo ello describe una sociedad gobernada por una élite próspera que había acumulado considerable riqueza gracias a los beneficios del comercio que pasaba por la ciudad. Troya no era solo un puerto franco comercial sino además un centro industrial que con toda probabilidad producía pesados tejidos de lana; otro producto de exportación podría haber sido la madera del cercano monte Ida, utilizada en la industria naval y en la construcción en territorios cercanos; la región era rica también en tierras cultivables y ganado. A juzgar por los huesos de animales hallados, todavía no era el famoso centro de cría de

caballos en el que se acabaría convirtiendo. Ahora bien, Troya era un asentamiento periférico, y los grandes reyes de Hatti, más al este, nunca centraron su interés en el Mediterráneo, y siempre tuvieron la vista puesta en el interior de Asia occidental, un territorio montañoso y rico en minerales.

El ascenso de Troya no siguió una trayectoria lineal. Troya III (construida después que un gran incendio alrededor del año 2250 a.C. destruyera Troya II) era un asentamiento más modesto que Troya II, y sus habitantes vivían apiñados y mucho menos cómodos en la cima de su monte. En su dieta predominaba la carne de tortuga. En Lemnos, al parecer, Poliochni sufrió ataques, y a finales del tercer milenio antes de Cristo el tamaño de la ciudad y su riqueza se redujeron. Alrededor de 2100 a.C., Troya fue destruida de nuevo, tal vez a consecuencia de alguna guerra, pero en la reconstruida Troya IV, de calles estrechas y sinuosas entre las casas, las condiciones no mejoraron demasiado. En el oeste de Asia unos cambios de mayor envergadura estaban afectando al Mediterráneo oriental: en el centro y en el este de Anatolia, el imperio de Hatti, y después, a partir de *c.* 1750 a.C., el nuevo imperio de Anitta acapararon el comercio entre el Tigris y el Éufrates que se apartó de las rutas comerciales por las que se habían estado haciendo llegar metales a las costas del norte del Egeo.[15] A la edad del oro siguió entonces un período de recesión que duró unos 300 años o más, aunque cuando alrededor de 1700 a.C. el período de Troya IV llegó a su fin, las condiciones ya estaban mejorando; las casas eran más limpias, y sus habitantes preferían comer buey o cerdo en lugar de los estofados de tortuga de sus antepasados. Pero, los avances más sorprendentes en comercio y cultura estaban teniendo lugar, una vez más, en las islas del Mediterráneo oriental, en Creta y en las Cícladas.

III

La civilización minoica de Creta fue la primera civilización importante del Mediterráneo, la primera cultura próspera, alfabetizada, urbana y con una cultura artística vibrante que apareció en el mundo mediterráneo. Si bien esta afirmación parezca estar en contradicción con el surgimiento de una civilización superior más antigua aún en el antiguo Egipto, lo cierto es que los egipcios situaban los límites exteriores de su mundo en las costas mediterráneas, un mundo definido por el Nilo, y no por el mar más allá. A diferencia de los egipcios, los minoicos navegaron activamente por el Mediterráneo, y el papel protagonista que el mar tenía en su cultura se manifestaba de muchos y sorprendentes modos: en los diseños de su cerámica y de sus vasijas y, posiblemente, también en el culto a Poseidón, el dios del mar. Es casi seguro que los minoicos descendían de emigrantes llegados desde Anatolia, aunque la civilización que crearon tenía características propias: estilos artísticos, cultos religiosos, vida económica y organización social distintivos. Además, dejaron el recuerdo de sus logros en las leyendas del gran rey Minos, con cuyo nombre los arqueólogos modernos han bautizado a su civilización. Tucídides informaba que el rey Minos había sido el primero en crear un gran imperio naval, o *thalassokratia*, en el mundo mediterráneo, lo que demuestra que algunos recuerdos de Creta llegaron hasta la Atenas del siglo v. Los atenienses recordaban asimismo los sacrificios regulares de hombres jóvenes que solían ofrecerle al rey de Creta y de los que pueden encontrarse ecos en las prácticas rituales de los cretenses durante el segundo milenio.[16]

El asentamiento más antiguo en Cnosos, que se remonta a tiempos neolíticos, ya estaba desarrollando su propio estilo artístico antes del fin del tercer milenio. Los diseños de la cerámica cretense en la Edad de Bronce se apartaron todavía más de los de las tierras vecinas. La cerámica del período conocido con el nombre de Minoico Antiguo II (*c.* 2600-2300 a.C.) se carac-

terizaba por un efecto moteado logrado mediante un proceso especial de cocción; los ceramistas prestaron además gran atención a la forma exterior de los recipientes, y consiguieron una delicadeza de formas y una vivacidad en la decoración (grandes espirales y serpentinas) que diferenciaron cada vez más la cerámica de la antigua Creta de la que se producía en la Anatolia en la misma época. La civilización minoica recibió también influencias del exterior. Al llegar el año 2000, los cretenses producían sellos de marfil y piedra, un indicador de la aparición de una élite ansiosa por afirmar la propiedad de sus posesiones; algunos motivos, como por ejemplo los leones, son de clara inspiración extranjera, mientras que las formas abstractas suelen recordar a menudo los sellos egipcios o de Oriente Próximo: el comercio con Siria y con el delta del Nilo ya era muy activo.[17]

No es necesario decidir si los primeros minoicos eran un pueblo indígena dotado de talento o si eran emigrantes que llevaron consigo elementos de las culturas de Oriente Próximo; Creta era un cruce de caminos de varias culturas, y sin duda atrajo colonizadores procedentes de todos los puntos cardinales. Los escritores clásicos, de Homero en adelante, detallaron las muchas culturas diferentes que habitaron la isla, entre ellas los «eteocretenses de gran corazón», es decir, «cretenses auténticos, y los «nobles pelasgos», un término que designaba pueblos nómadas diversos. Es posible que los topónimos en Creta y en el continente que tienen sufijos de una lengua anterior a la griega tales como *-nthos* y *-ssa* fueran herencia de pueblos que vivieron en la región mucho antes de la llegada de los griegos; la palabra más memorable terminada en *-nthos* es «laberinto», que las fuentes clásicas relacionaron con el palacio de Minos en Cnosos, mientras que entre las palabras terminadas en -ssa se encuentra la que designa el mar, *thalassa*.[18] La lengua y los genes son, no obstante, cuestiones independientes, y antes que intentar identificar un «pueblo nativo», con su propio ca-

rácter idiosincrásico, es mejor interpretar que los minoicos fueron un pueblo cosmopolita cuya apertura a muchas culturas les dejó también la libertad de concebir formas artísticas propias que no se parecían a las de ningún otro lugar. No estaban limitados por las rígidas tradiciones de estilo y técnica que algunas culturas vecinas, en especial Egipto, mantuvieron sin apenas cambios durante muchos milenios.

La construcción de los palacios constituye la prueba más clara de que lo que apareció en Creta fue una civilización local dinámica. Cnosos, a unos nueve kilómetros de la costa, fue reconstruida alrededor de 1950 a.C., dándole la forma de un gran palacio, y en la misma época aproximada («Minoico Medio I») se construyeron otros palacios en Festos, en el sur, y en Mallia, en el este. Cnosos, no obstante, siempre fue la reina de los palacios, aunque no es seguro si este estatus reflejaba su preeminencia política o religiosa o, simplemente, el hecho de que la región que controlaba disponía de mayores recursos; las teorías que postulan que la isla estaba dividida en feudos cuya sede eran los diferentes palacios no son más que eso, teorías. Incluso el término «palacio» es dudoso: es posible que estas estructuras fueran complejos religiosos, grandes templos, aunque sería un error suponer que los minoicos aplicaron las mismas categorías bien definidas que un observador moderno.[19] En el lugar en el que se alzaba Cnosos ya había existido antes un pequeño complejo; por lo tanto, la construcción de grandes palacios no fue iniciativa de un nuevo pueblo inmigrante que se había hecho con el control, sino una iniciativa surgida de la cultura existente en la isla. Reflejaba la bonanza económica, puesto que Creta se reafirmó en su papel de cruce de caminos del Mediterráneo oriental y como proveedora de lana y de tejidos. La imitación de los palacios extranjeros era consciente: en Egipto había grandes palacios y templos de tamaño similar, con muros deco-

rados por frescos y patios rodeados de columnas. Sin embargo, el diseño, el estilo y la función de los palacios cretenses eran muy diferentes.[20]

Los incendios y terremotos dañaron el palacio de Cnosos en repetidas ocasiones y aunque a lo largo de sus doscientos años de historia su apariencia interna sufrió muchos cambios, podemos mostrar algunas instantáneas de su contenido. Lo que se conoce con el nombre de Cámara de la Tina, cavada en el suelo del palacio antiguo, contenía una impresionante colección de copas y objetos que datan de alrededor del año 1900 a.C. y que posiblemente fueran utilizados en los rituales religiosos. Una parte de los objetos de cerámica procedía de las montañas de Creta, pero también había objetos exóticos, tales como piezas de marfil y de fayenza, y huevos de avestruz, que atestiguan la existencia de contactos con Egipto y con Siria. Como era previsible, el palacio también contenía una gran cantidad de obsidiana de Melos. Parece claro, por lo tanto, que en el período del palacio antiguo los minoicos mantenían contactos con las Cícladas en el norte, y con el Levante y el Nilo en el sur y en el este. Un tipo característico de pesa de telar descubierto en el palacio antiguo sugiere que Cnosos podría haber sido un centro de producción de un tipo especial de tejido que se exportaba a territorios vecinos; estas pesas no aparecen fuera de Creta hasta 1750 a.C. Unas enormes vasijas, *pithoi*, colocadas en el suelo se utilizaban para almacenar aceite, cereales y otros productos para uso del palacio o bien para comerciar. Los cretenses perfeccionaron un tipo de cerámica fina como la cáscara de huevo que exportaban a Egipto y a Siria. Algunos objetos se fabricaban en los talleres del palacio, pero alrededor de los palacios se alzaban auténticas ciudades, puesto que la minoica era una «civilización» en el pleno sentido de la palabra, una cultura que giraba, en un grado significativo, alrededor de ciudades donde la artesanía había alcanzado un alto grado de especializa-

ción. Cnosos tenía ciudades satélite en Katsamba y en Amnisos que funcionaban como sus puertos marítimos. Los textos egipcios hacen referencia a Amnisos, donde se construían y tenían su puerto de amarre las flotas minoicas, y de donde (a juzgar por los hallazgos de cerámica) partían expediciones comerciales que zarpaban en dirección al Peloponeso y al Dodecaneso, hacían escala en Rodas, y seguían después hasta Mileto y, probablemente, Troya.[21] El primer pecio minoico descubierto por los arqueólogos marinos no apareció hasta principios del siglo XXI al nordeste de Creta, los restos de un barco de entre diez y quince metros de eslora y que estaba cargado de docenas de ánforas y grandes jarras que se utilizaban para transportar vino y aceite a lo largo de las costas de Creta en algún momento alrededor del 1700 a.C. Su estructura de madera se ha descompuesto por completo, pero en un sello cretense puede verse un barco de un mástil, de proa puntiaguda y popa alta, y este es el aspecto que podría haber tenido este barco.[22]

La aparición de la escritura en Creta nos proporciona las pruebas de la existencia de vínculos con el exterior, y de la reacción idiosincrásica de los cretenses a dichos vínculos. En la escritura pictográfica, los sellos empiezan a aparecer más o menos a partir del año 1900; así pues, el desarrollo de la escritura parece coincidir de manera bastante clara con la primera fase de la construcción de palacios, y al llegar el final del período protopalacial ya se generaban grandes cantidades de documentos: inventarios de bienes recibidos o almacenados, entre ellos los tributos que los campesinos debían pagarles al monarca o a las divinidades de Cnosos. La principal función de la escritura era la contabilidad y era evidente que tras los escribas había una administración exigente y eficaz. Algunos de los símbolos se parecían a los jeroglíficos egipcios, lo que indica que la escritura cretense se inspiró en la egipcia, aunque, tal vez porque el sistema fonológico del idioma cretense era diferente, la mayor parte

de los signos que se desarrollaron en la escritura de la isla se parecían poco a los egipcios. Así pues, y si bien es posible que la idea de la escritura hubiera sido tomada prestada de los egipcios, lo cierto es que el sistema de escritura no lo fue.

Los incendios y los grandes terremotos pusieron fin al primer período palacial en el siglo VIII a.C. y el palacio de Festos tuvo que ser completamente reconstruido. En el santuario del monte Iutkas, un sacerdote, una sacerdotisa y un hombre joven se reunieron para apaciguar a los dioses que sacudían la tierra: los sacerdotes sacrificaron al joven, pero en aquel momento, el techo se derrumbó, sepultando a todos los que habían ofrecido la vida del joven en vano.[23] Si tenemos en cuenta que la historia explica que desde Atenas se enviaban hombres y mujeres jóvenes para alimentar al Minotauro, no tenemos ninguna razón para dudar de que en la Creta minoica se practicaran sacrificios humanos. Tras algunos intentos intermedios de reconstrucción, apareció el complejo del Nuevo Palacio que, pese a posteriores incendios y terremotos, sigue visible en Cnosos; alrededor del año 1900, sir Arthur Evans reconstruyó de forma muy imaginativa sus vibrantes frescos, sus laberínticas cámaras, sus «aposentos reales» en varios niveles, su gran patio donde pueden percibirse débilmente las ceremonias que allí se celebraron: el ritual, o deporte, de la taurocatapsia, y las grandes procesiones en las que se rendía tributo a la diosa Potnia.[24] Este período neopalacial se prolongó entre alrededor de 1700 a.C. y 1470 a.C. y vivió un final espectacular entre terremotos y erupciones volcánicas que también pusieron fin a la civilización cicládica en la isla de Thera. Algunos de los frescos muestran imágenes de una civilización dinámica cuyo centro es el palacio: en uno de ellos pueden verse las mujeres de la corte, a menudo con el torso desnudo, sentadas alrededor de lo que parece ser el patio central, aunque uno no debería dejarse engañar por estas pinturas que, al fin y al cabo, no son más que inteligentes recons-

trucciones de pequeños fragmentos. La mayor parte de los comentaristas se han deleitado en esta imagen que presenta una cultura minoica feliz, pacífica y que respetaba a las mujeres; ahora bien, es importante no aplicar valores modernos, y lo que vemos en los frescos es la vida de la élite, una corte principesca, o congregaciones de sacerdotes y sacerdotisas. La cuestión de si los palacios eran realmente, o además, templos, es pertinente aquí. Estos edificios albergaban una cultura cortesana que giraba alrededor de cultos religiosos en los que la diosa serpiente, probablemente una divinidad ctónica, desempeñaba un papel de particular importancia; igual que en otras culturas mediterráneas primitivas, en esta también predominaban las divinidades femeninas.

Fue en este período cuando los contactos con el exterior se intensificaron de forma significativa. En Cnosos se ha descubierto un alabastro egipcio que data de alrededor de 1640. Doscientos años más tarde, los artesanos decoraban la tumba del visir egipcio Rejmira con imágenes de los *keftiu* llevando presentes; los visitantes semidesnudos vestían como cretenses, con falda corta, y el nombre *keftiu* recuerda al de «Caftor», el nombre que la Biblia le da a Creta. Los frescos están etiquetados: «dádivas de los príncipes de la tierra de Keftiu y de las islas que están en el centro del mar». A cambio, los cretenses recibieron marfil, recipientes de piedra que contenían perfume, oro y carros desmontados en paneles a punto de ser ensamblados, y no se trataba de burdos kits de automontaje sino de prestigiosos vehículos muy decorados.[25] Aun así, Creta no fue invadida por ninguna avalancha de objetos extranjeros, ni tampoco se impregnaron los estilos artísticos cretenses de los modelos extranjeros. Los minoicos confiaban en sus propios estilos, representados por algunos de los hallazgos más famosos en Cnosos: las pequeñas figuras de divinidades femeninas con el torso desnudo, o los vasos de elegantes formas decorados con motivos de

pulpo. De hecho, era la cultura minoica la que se exportaba: en la fina cerámica producida en Grecia continental pueden verse los mismos motivos y formas, incluso los de pulpo.

Los cretenses abandonaron sus jeroglíficos en este período y empezaron a dejar constancia de sus activos en la escritura silábica Linear A, menos elegante que los jeroglíficos, pero más rápida de usar. Parece que el idioma que utilizaron en estos documentos era el luvio, una lengua indoeuropea relacionada con el hitita que también se hablaba a lo largo de la costa occidental de Anatolia y, si un sello descubierto allí constituye un indicador fiable, también en Troya en el siglo XII.[26] El uso del luvio estaba muy extendido en la correspondencia oficial entre las diversas cortes, y que se utilizara en Creta no significa que algunos cretenses, o todos ellos, fueran descendientes de los luvios de Anatolia; la cuestión fundamental es que los minoicos (a diferencia de los troyanos) crearon una civilización que no era simplemente anatolia.

IV

La reconstrucción de los palacios cretenses coincidió con un nuevo estallido de energía en las Cícladas, en especial en Akrotiri, en Thera, más o menos entre 1550 y 1400 a.C. Thera podría haber estado poblada por indígenas de las Cícladas, por cretenses o por representantes de los numerosos pueblos que vivían en las costas del Egeo y que llegaron en busca de la obsidiana de Melos. En Thera se cultivaba azafrán: un fresco muestra la recolección de las flores. Los territorios egeos importaban también objetos más exóticos, tales como escarabajos, figuritas de fayenza y cuentas de Egipto y Siria que llegaban a través de Creta y sus regiones dependientes, como por ejemplo Akrotiri. Akrotiri evolucionó hasta convertirse en un importante centro e importó una gran cantidad de cerámica cretense. Los edificios de Akrotiri seguían el modelo cretense, y en los extraordinarios frescos que aparecen en sus muros podían ver-

se imágenes de flotas de barcos tripulados por cretenses vestidos con falda corta que llegaban a puertos cuyas casas tenían hasta dos y tres pisos. Parece que los barcos estén transportando guerreros vestidos al estilo preferido en el territorio continental griego; Thera funcionaba como un puente entre la civilización superior de Creta y la naciente cultura de los griegos micénicos, demostrando así que los minoicos habían extendido su control comercial, y probablemente también político, hasta más allá de Creta.[27]

A partir de 1525 a.C. se observaron inquietantes señales que indicaban que la estabilidad de la región estaba, literalmente, amenazada. Akrotiri se alzaba sobre el borde de la caldera de un gran volcán sumergido en parte. Los temblores se multiplicaron, y un terremoto provocó la evacuación justo a tiempo de Akrotiri, puesto que alrededor de 1500 a.C. la isla de Thera saltó por los aires en lo que fue una de las mayores erupciones volcánicas de la historia de la humanidad y que dejó a la isla semicircular de Thera con la punta superior apenas asomando por encima de las olas.[28] También Creta sufrió alteraciones sísmicas, tanto en sentido literal como metafórico. Alrededor del año 1525, los terremotos provocaron graves daños en Cnosos y marcaron el inicio de un período en el cual diversas secciones del palacio fueron abandonadas. Después de la explosión de Thera, una nube de cenizas ocultó el sol, tal vez durante años, y cayó después a tierra, una lluvia de cenizas tan intensa que hasta diez centímetros de polvo volcánico cubrieron el suelo de la región más oriental de Creta. La agricultura quedó tan gravemente dañada que provocó una larga hambruna. En el pequeño palacio minoico de Archanes, en el monte Iuktas, las estancias antes utilizadas para otros menesteres se convirtieron entonces en almacenes. Los devastadores efectos de la erupción sobre toda la región intensificaron la necesidad de proteger las provisiones, y ya no era posible depender del comercio con los

vecinos para obtener ingresos. Un terrible descubrimiento en un edificio de Cnosos conocido con el nombre de Casa del Norte transmite esta sensación de crisis; más o menos en esta época murieron cuatro o cinco niños a quienes les arrancaron la carne de los huesos, sin duda en el curso de un acto de sacrificio y de canibalismo rituales.[29] Los minoicos deseaban ganarse el favor de los dioses y de las diosas que parecían cada vez más encolerizados.

De esta época datan las pinturas que muestran imágenes de la llegada a la corte del faraón en Luxor de unos emisarios que no llegaron buscando marfil, ni monos, ni pavos reales, sino con la esperanza de que el faraón pusiera a disposición de sus aliados cretenses los cereales del Nilo. La erupción de Thera había debilitado la economía y la sociedad de Creta, pero no consiguió destruirla, y Cnosos conservó su prosperidad e influencia, aunque en una escala reducida, durante unos cincuenta años. Esta alteración marcó solo la primera fase de una serie mucho más amplia de cambios que transformarían la identidad política, económica, cultural y étnica del Mediterráneo oriental, y posiblemente también de parte del Mediterráneo occidental.

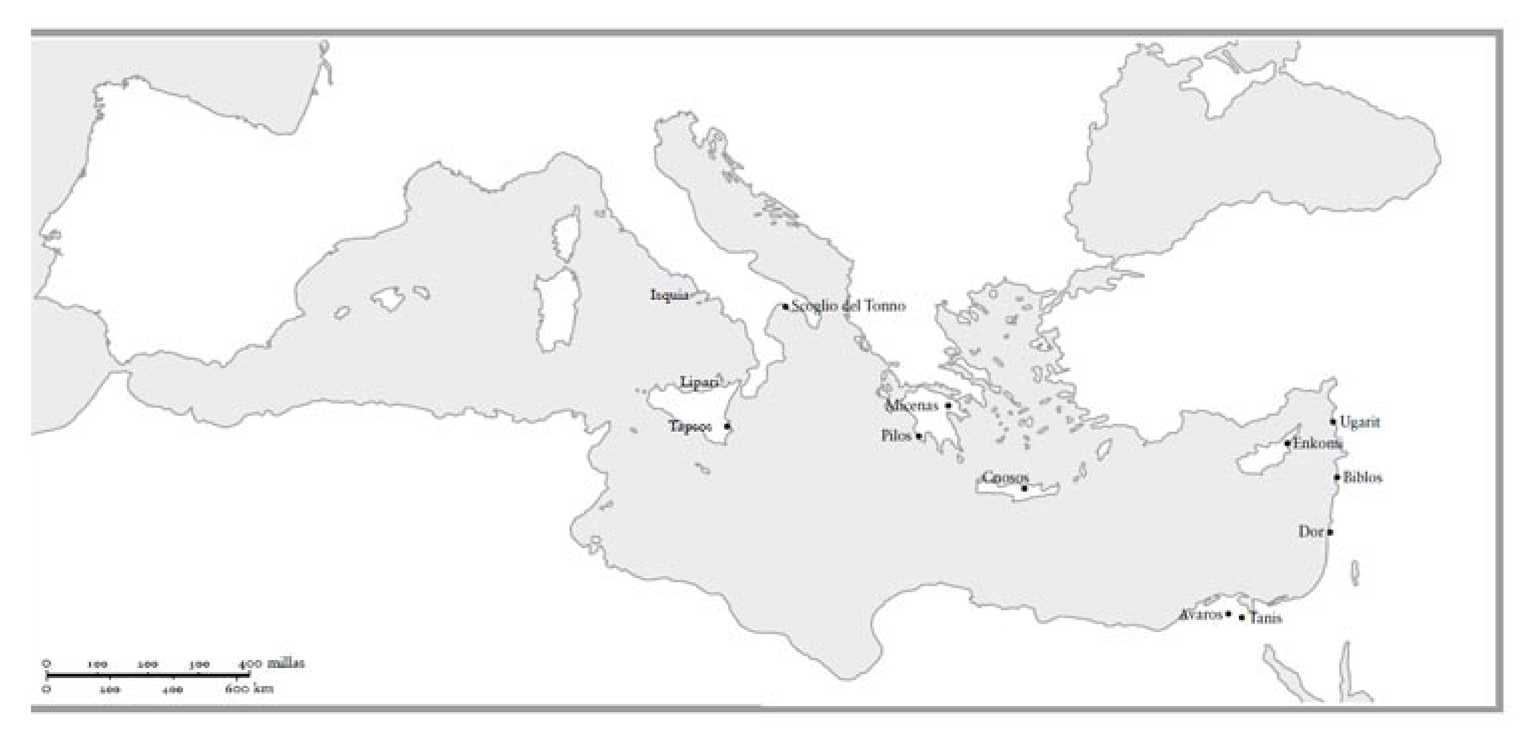
Capítulo 3

MERCADERES Y HÉROES, 1500 A. C.-1250 A. C.

I

Alrededor de 1500 a.C. Creta experimentó no solo enormes cambios económicos sino además importantes cambios políticos. La llegada a la isla de una dinastía griega tuvo lugar en la época aproximada en la que muchos asentamientos como el de Archanes estaban siendo abandonados; de los grandes palacios, solo sobrevivió el de Cnosos, y los asentamientos minoicos fueron destruidos uno tras otro. La culpa de esta destrucción ha sido achacada a incendios y terremotos, y también a los invasores de Grecia, aunque, en realidad, nadie sabe a quién responsabilizar; así, los investigadores han realizado inteligentes intentos de integrar las explicaciones las unas en las otras, argumentando asimismo que los griegos se aprovecharon del caos reinante en Creta para apoderarse de la isla, o que los cretenses necesitaban poderosos caudillos que asumieran el mando, y que por esta razón acudieron a los griegos. Lo que es indiscutible, no obstante, es que la Creta minoica se vio arrastrada al interior del mundo de los griegos micénicos. Una región de relativamente escasa importancia en las redes comerciales de la Antigua y Media Edad de Bronce se había convertido ahora en el centro del poder político, y tal vez también comercial, en el Egeo: los grandes centros de la cultura y del poder micénicos formaban una línea de asentamientos instalados junto a los límites de Grecia oriental y algo más hacia el interior que se extendía desde Yolco (Volos), en el norte, pasando por Orcómenos, Tebas, Micenas y Tirinto, hasta Pilos en el suroeste. Los primeros indicadores de prosperidad ya se hicieron visibles a principios del siglo XV, cuando los reyes de Micenas fueron puestos a descansar en el Círculo de Tumbas A (como se le conoce) con sus rostros cubiertos por máscaras de oro batido que parecen copiar sus facciones barbudas y que parecen indicar

que los micénicos intentaron imitar las máscaras de oro, infinitamente más grandiosas, con las que se enterraba a los faraones.[1] Aun así, la Micenas «rica en oro» conservó el especial papel que tenía, y también su reputación. Al llegar el siglo XII a.C., si hemos de creer el testimonio que proporciona el «catálogo de barcos» de Homero (un texto arcaico incorporado a la *Ilíada*), estos pequeños estados, en general, reconocían como su líder al *anax* o monarca de Micenas.[2]


Inquia
Scoglio del Tonno
Lipari
Tapsos
Micenas
Pilos
Cnosos
Ugarit
Enkomi
Biblos
Dor
Ávaros
Tanis
0 100 200 300 400 millas
0 200 400 600 km

Las descripciones de los minoicos se fusionan de forma imperceptible con las crónicas de los micénicos, debido, en parte, a la profunda huella que había dejado el arte cretense sobre el arte del territorio continental griego; los objetos producidos por los micénicos, tales como la cerámica, no adquirirían su propia personalidad hasta que los ceramistas locales llevaron a cabo tímidos intentos de crear sus propias formas y diseños, un proceso que se desarrolló de forma gradual. En parte, se debe también a los difusos límites que separaban a minoicos y micénicos, consecuencia de la supuesta conquista de Creta por parte de los micénicos y de la ocupación de Cnosos por parte de una élite de habla griega procedente del continente; pero, aun así, las continuidades son claras, y el sistema de escritura que desarrollaron los micénicos para dejar constancia de su dialecto griego era una adaptación del sistema silábico Lineal A nacido en la Creta minoica, el Lineal B que Ventris y Chadwick consiguieron descifrar triunfalmente en la década de 1950.[3] En Cnosos, los micénicos se reconstituyeron, y en Pylos crearon un complejo sistema de archivos en tabletas de arcilla en los que dejaron constancia de los tributos que pagaban sus súbditos a sus reyes y dioses Sus cultos religiosos no diferían demasiado de los cultos minoicos, ni siquiera en el sur de Grecia, a juzgar por los objetos que dejaron tras ellos: sellos con imágenes de diosas y sacerdotes, una ilustración en una copa, y un panel que muestra una estampa del deporte o rito de la taurocatapsia (y aun cuando estos objetos, en realidad, habían sido fabricados en Creta, pese a haber sido encontrados en Grecia, como sostienen algunos, su presencia en Grecia indica interés por los rituales taurinos).[4] Los nombres de los dioses y de las diosas venerados en la Grecia clásica suelen delatar raíces anteriores a los griegos, y estas divinidades pueden ser, a su vez, identificadas en los archivos escritos de los micénicos. También el comercio muestra continuidad, puesto que los objetos griegos o

cretenses se enviaban a Rodas, Siria y Troya, aunque ya se realizaran viajes marítimos que se adentraban mucho más en el Mediterráneo y que llegaban incluso hasta Sicilia e Italia.

Lo que distinguió a los micénicos fue su carácter guerrero. Los micénicos aprendían con facilidad y se sumergieron en la cultura existente. Los griegos clásicos explicaban que los padres fundadores, por ejemplo Pélope, habían llegado a Grecia procedentes de otras tierras, de Anatolia en el caso de Pélope, si bien es posible que sus antepasados procedieran del montañoso sur de los Balcanes. Fueron grandes constructores de fortificaciones, y los característicos palacios de la Creta minoica dotados de pocas defensas se convirtieron en una excepción; Pylos, al suroeste del Peloponeso constituye un ejemplo significativo, y es casi seguro que la ciudad se garantizó la protección manteniendo una gran flota marítima, «murallas de madera», como describiría más tarde el oráculo de Delfos a la flota de Atenas. El mar desempeñó un papel importante en la civilización micénica, y los inmensos muros de contención de las ciudadelas de Micenas y de Tirinto dejan espectacular constancia de que también lo hicieron las batallas y los asedios representados en el arte micénico. En algunas secciones, los muros de contención de Micenas tenían más de siete metros de espesor, y en Tirinto, todavía pueden ser visitados los estrechos túneles que circulan a través de la mampostería y que los perplejos escritores clásicos calificaron de obra de gigantes ciclópeos. Las tablillas escritas en Lineal B atestiguan asimismo la importancia de los carros de combate en esta sociedad de guerreros, de los que aparecen listas en las tablillas y que Homero describe en arcaicas referencias a un mundo desaparecido repleto de armas de bronce y de cascos adornados con colmillos de jabalí.[5] Las armas de bronce fueron enterradas en grandes cantidades en las tumbas de sus

grandes caudillos guerreros, aunque los micénicos también conocían bien las puntas de flecha finas como el papel y hechas de obsidiana importada desde Melos y Lipari.

Con qué nombre se designaban los «micénicos» a sí mismos es una cuestión importante. «Micénico» es una etiqueta moderna que se le ha dado a la civilización griega de la Edad de Bronce y que, en el siglo XIV a.C., solo hubiera transmitido la idea de un habitante de la ciudadela y de las poblaciones que la rodeaban y que configuraban este asentamiento (apenas una ciudad) de *Mukenai*. La forma plural de este topónimo, igual que otros de este mismo período (notablemente *Athenai*, Atenas), podría reflejar el hecho de que cada uno de estos centros era un conglomerado de pequeños poblados.[6] Sus gobernantes eran una casta guerrera que en el siglo XIV llevaban una vida rodeada de lujo y fueron enterrados no solo con sus armas, sino también con copas y vasos de oro y plata, y dagas ceremoniales cuyos delicados motivos decorativos mostraban escenas de caza. Cuando los historiadores hablan de «comercio micénico» se refieren a los intercambios comerciales que realizaban quienes vivían en la esfera política de aquellos primeros caudillos guerreros griegos, aunque se ignora si los mercaderes y los campesinos hablaban griego; muchos, de hecho, podrían haber sido cretenses plurilingües que vivían en las ciudades de Cnosos y Festos descritas en las tablillas en Lineal B. Las referencias a los vecinos conocidos con el nombre de *ahhiyawa* en los archivos hititas, y a los *ekwesh* en los documentos egipcios, dan a entender que utilizaban el nombre *akhaiwoi*, *akhaioi* en griego clásico, «aqueos», y si no ellos mismos, lo utilizaban al menos los observadores externos, que los consideraban una importante potencia regional y les tomaban muy en serio.[7] Aprovechando las relaciones comerciales establecidas por los minoicos, los mercaderes micénicos forjaron lazos con Chipre, rica en cobre (y que siguió utilizando una versión de la escritura Lineal hasta la

época clásica), y mantuvieron una presencia comercial en Rodas, en Mileto, en la costa de Ana tolia, y en la costa de Siria. Es posible incluso que establecieran algún contacto con el mar Negro, en el supuesto de que la historia de Jasón y los Argonautas tenga algún fundamento histórico. El «pecio de Gelydonia», los restos de un naufragio del siglo XIII en aguas de la costa del sur de Turquía, arroja algo de luz sobre el mundo comercial de los micénicos. Si bien la mayor parte de la embarcación naufragada fue barrida por las aguas, el mar no pudo llevarse la pesada carga del barco: media tonelada de grandes lingotes de cobre, además de objetos de bronce y sellos que parecen indicar que el barco había visitado Siria y Chipre. Otro pecio algo más antiguo descubierto en Uluburun, frente a la costa turca, contenía cantidades aún mayores de cobre, y no deja de ser curioso que la décima parte de la carga fuera estaño, la proporción adecuada para fabricar bronce.[8]

Una característica nueva del comercio micénico eran los vínculos con Italia, región con la que los minoicos de Creta no habían establecido relaciones. Es posible que la primera prueba de la existencia de contactos entre el territorio continental griego y Sicilia se remonte incluso hasta el siglo XVII a.C., a juzgar por las similitudes entre la cerámica griega (período «Heládico Medio») y la del este de Sicilia, donde también se han encontrado algunas vasijas del Heládico Medio. Eso no indica necesariamente que existieran contactos habituales y directos, sino que podría haberse tratado más bien de relaciones intermitentes a través de una serie de intermediarios en el curso del viaje de estas vasijas cerámicas desde Grecia, a través del mar Jónico, y rodeando el talón y la punta de Italia hasta llegar a Sicilia.[9] Las pruebas sólidas de la existencia de contactos habituales aparecen un poco más tarde, cuando grandes cantidades de cerámica del Bronce Tardío llegaron a Lipari y grandes cantidades de obsidiana fueron enviadas a Grecia; los mercaderes también deja-

ron tras ellos cuentas de fayenza, aparentemente de origen egipcio, lo que sugiere la aparición de una red comercial que abarcaba grandes franjas del Mediterráneo oriental y central. Cuando Cnosos ya se encontraba en manos micénicas, no obstante, la obsidiana empezaba a perder su atractivo: se estaban explotando nuevos filones de cobre y estaño por todo el Mediterráneo y en Anatolia, y la búsqueda de nuevos metales llevó entonces a los navegantes micénicos hasta Isquia y su pequeña vecina Vivara, donde depositaron sus cerámicas antes de poner rumbo a las costas de Toscana (que ofrecía estaño) y de Cerdeña (donde dejaron tras ellos algunos lingotes de cobre).[10] Las representaciones de los barcos en los frescos de Thera no dejan ninguna duda acerca de los significativos avances realizados en tecnología naval: los barcos micénicos utilizaban velas como suplemento de los remos, y se construían barcos de mayor eslora y con bordas más altas capaces de enfrentarse a un mar más turbulento; a lo anterior debe añadirse el mayor y más detallado conocimiento de los bajíos y bancos de arena, y de los arrecifes y las corrientes del Mediterráneo central y oriental, sin el cual resultaba imposible navegar entre las islas griegas y en dirección a Sicilia. El recorrido seguido por la cerámica micénica traza una línea que une el Dodecaneso a la bota de Italia y, recodando su empeine, llega hasta Sicilia, lo que indica que las rutas de navegación costera todavía eran las más frecuentes.

Los estrechos vínculos con Italia favorecieron la aparición de asentamientos comerciales en ultramar.[11] Aunque los micénicos enviaron una gran cantidad de piezas de cerámica a Lipari, entre ellas grandes *pithoi*, no existe ninguna prueba de que los lipariotas estuvieran gobernados por los micénicos; ahora bien, los habitantes de Lipari sí establecieron vínculos con tierras más al norte que llegaban hasta Luni, en el norte de Toscana.[12] El atractivo de Lipari iba en aumento, por su obsidiana, y también por su papel como puerto de escala entre Sicilia y las

regiones más al norte. Los *pithoi* eran productos de uso corriente, no objetos de adorno, y con toda probabilidad contenían aceite, uno de los productos griegos más exportados. Un collar de ámbar descubierto en un cementerio de Lipari ha sido atribuido al norte del Adriático, y no al Mediterráneo oriental. Todo ello indica que los micénicos eran los mercaderes más ricos, pero no los únicos que se aventuraban hasta el otro lado de las aguas del Mediterráneo en este período. Mientras tanto los habitantes de Lipari vivían en unos edificios que parecían chozas de madera suspendidos de las laderas del volcán de la isla; para ellos, el lujo consistía en cuentas de ámbar y de cristal, y no en joyas de oro y plata.

Un asentamiento en Tapso, una isla frente a la costa de Sicilia oriental, proporciona pruebas de la existencia de una sofisticada cultura importada y de origen micénico. Los colonos fundaron un poblado de planta en cuadrícula con calles que tenían hasta cuatro metros de ancho, espaciosas casas construidas alrededor de patios, y tumbas llenas de objetos del Heládico Tardío procedentes de territorios griegos, lo que apunta a que se trataba de «una auténtica colonia extranjera en el lugar».[13] De hecho, lo más parecido al urbanismo de Tapsos lo encontramos en el otro extremo del mundo micénico, en Chipre, en Enkomi, cerca de Famagusta. Casi parece como si en ambos extremos del mundo micénico se hubieran construido sendas colonias comerciales basadas en los mismos planos. En Tapsos se han encontrado muchos pequeños recipientes de perfume de origen micénico,[14] puesto que fue un centro industrial especializado en la producción de aceites perfumados para un mercado «internacional», y no solo una simple ramificación de Micenas. En Tapsos se produjo una gran cantidad de cerámica gris de estilo siciliano, lo que indica la heterogeneidad de la población de Tapsos. En el mismo período, otro asentamiento micénico en Scoglio del Tonno, cerca del moderno Tarento, daba acceso

a los productos del Adriático, en especial el cobre del sur de Italia, y funcionó como puerto de escala del tráfico marítimo en dirección a Sicilia.[15] Así pues, durante el período micénico el Mediterráneo se ampliaría significativamente para los que surcaban sus aguas.

II

Para los mercaderes micénicos, las costas de lo que ahora son Siria y Líbano tuvieron una importancia mucho mayor que el subdesarrollado oeste.[16] Al llegar el siglo XIV, los comerciantes estaban dejando una gran cantidad de vasijas micénicas (del estilo denominado «Heládico tardío II») en Ugarit y Biblos, en Siria, y a lo largo de la costa de Canaán, en Guézer y Laquis. Acababa de nacer una boyante red comercial levantina que tenía la capacidad suficiente para mantener prósperas ciudades donde los comerciantes egeos se mezclaban con los cananeos, chipriotas, hititas, egipcios y otros residentes y visitantes.[17] Los puertos levantinos mantenían vínculos aún más antiguos con el delta del Nilo; la tumba de Ken-Amón en Tebas, Egipto, que ya no se mantiene en pie, contenía una pintura mural en la que aparecía la imagen del desembarco de mercancías en un puerto egipcio bajo la supervisión de los mercaderes cananeos y entre las que se incluían tejidos, tinte púrpura (una especialidad de la costa levantina obtenida a partir de un gasterópodo que responde al nombre de *murex*), aceite, vino y ganado.

Ugarit era un importante centro comercial que llevaba en activo desde el tercer milenio; durante un tiempo estuvo bajo el dominio de Egipto, y uno de sus reyes contrajo matrimonio con una mujer perteneciente a la familia real egipcia. La ciudad aprovisionaba a Egipto en madera de cedro procedente de las montañas del Líbano, puesto que Egipto no tenía apenas reservas de madera. La ciudad hacía las veces de puente entre el mundo mesopotámico, del que adaptó su curioso alfabeto cuneiforme, y las tierras del Mediterráneo oriental: el delta del Ni-

lo, el Egeo, Creta (que las tablillas ugaríticas llaman *Kabturi*) y, en particular, Chipre, a unos 160 kilómetros de distancia y el centro de tránsito y distribución de los productos procedentes de territorios egipcios y griegos.[18] En Ugarit se han encontrado tablillas en escritura silábica chipriota, lo que parece indicar que en la ciudad vivían comerciantes chipriotas. Los habitantes de Ugarit eran de orígenes diversos: mercenarios procedentes de Anatolia y del mundo griego que los egipcios conocían con el nombre de *maryannu*, «jóvenes héroes», y administradores de nombre extranjero; la región alrededor de Ugarit estaba habitada por hablantes de cananeo, la lengua a partir de la cual evolucionarían el fenicio y el hebreo. Un funcionario especialmente nombrado tenía la misión de controlar los asuntos de los mercaderes extranjeros que estaban sujetos a restricciones en cuanto a su derecho a residencia y a su derecho a adquirir casas en Ugarit. La influencia minoica había dejado huella en el arte de Ugarit, a juzgar por una caja con tapa de marfil del siglo XIII a.C. en la que puede verse la imagen de una diosa de un estilo que combina características locales con rasgos típicos de los artistas minoicos.[19] En Ugarit nació una vibrante cultura literaria de la que se han conservado poemas religiosos escritos en tablillas de arcilla que guardan un asombroso parecido con la poesía religiosa hebrea posterior. Estos contactos tuvieron asimismo un efecto revitalizador sobre el arte del mundo egeo. Tras la absorción de Cnosos, el mundo micénico tuvo más aún que ofrecer, y los trabajos de artesanía de los cretenses y los objetos producidos en la propia Grecia igualaban ahora la maestría de los modelos minoicos, igual que también lo hacían los delicados tejidos de Creta: la palabra *ri-no* que aparece en las tablillas en escritura Lineal B es una grafía primitiva del *linōn* clásico griego, «lino». En este punto, ya es posible pensar en pequeñas colonias de mercaderes y colonos de origen egeo que vivían en las ciudades portuarias del Mediterráneo oriental; y junto a los co-

merciantes y sus mercancías llegaron los mercenarios con sus armas y armaduras. El comercio empezaba a transformar el carácter del Mediterráneo oriental, pero sería la guerra la que lo alteraría de forma decisiva, en detrimento del comercio y de las culturas superiores de estas tierras, y la que marcaría el comienzo de un largo invierno (como veremos más adelante).

Hasta el momento, hemos prestado más atención a los empobrecidos habitantes de los pueblos de Sicilia que a los súbditos de los faraones, una relativa laguna en este análisis que necesita una explicación. Los egipcios, tras la unificación de los pantanosos territorios del Bajo Egipto con la larga franja de tierra irrigada que bordea el Nilo, crearon una sociedad compleja y basada en las ciudades; ya en el tercer milenio, la construcción de las pirámides atestigua la capacidad de los egipcios de organizar inmensos ejércitos de obreros. Las obras de arte producidas para la corte faraónica, entre ellas magníficos objetos de oro y piedras semipreciosas, superaron las creaciones más exquisitas de los artesanos de la Creta minoica. La influencia del arte egipcio es indudable, no solo en las técnicas, sino también en la temática de los frescos cretenses: el mundo griego antiguo le daba un gran valor a los objetos egipcios, y la influencia política de Egipto se dejaba sentir a lo largo de las costas de Canaán y de Siria, en especial en Biblos. La búsqueda de materiales de primera necesidad, tales como estaño, madera y cobre, incitó a los egipcios a extender su influencia hasta el Sinaí y más allá. Y sin embargo, si uno piensa en el comercio marítimo egipcio, son los lazos con el sur lo primero que viene a la mente: las expediciones comerciales a través del mar Rojo en dirección a la tierra de Punt a finales del segundo milenio llevaban de regreso a la corte del faraón productos de lujo tales como el marfil y el ébano.[20] Aunque algunos faraones construyeran mucho en el Bajo Egipto (la Biblia recuerda la construcción de una gran ciudad-almacén nombrada en honor de Ramsés),

lo cierto es que el centro de su poder en el período posterior a 1570 a.C. se encontraba, en general, en el Alto Egipto, pese a que la ciudad de Ramsés (en egipcio antiguo, Piramsés), en algún momento del siglo XIII, ejerciera la función de capital del imperio, cuando los faraones quisieron proteger sus intereses en Canaán y en Asia occidental y buscaron una base más cercana a este escenario de operaciones.

El año 1570 marca la expulsión de la dinastía de los hicsos, que habían gobernado el Bajo y Medio Egipto durante más de un siglo. Estos monarcas (cuya identidad exacta sigue siendo un misterio) fueron más tarde desacreditados y tachados de asiáticos vulgares, pero fueron ellos quienes introdujeron dos importante innovaciones en Egipto: los carros de combate y las armaduras de bronce.[21] Tanto si conquistaron Egipto por medio de una invasión armada, como si llegaron poco a poco y acabaron alzándose con el poder, lo cierto es que poseían una ventaja tecnológica sobre los indígenas egipcios, y que mantenían relaciones con sus vecinos en Siria y en Creta, algo vital si querían obtener los suministros necesarios para sostener su maquinaria militar. El fin del dominio de los hicsos marcó el principio de un período de una extraordinaria vitalidad artística, conocido sobre todo gracias a los hallazgos en la tumba de Tutankamón. El faraón hereje Akenatón, incluso cuando, alrededor del año 1340 a.C., decidió construir una nueva capital dedicada a su dios-sol en Tell el-Amarna, eligió un lugar relativamente cercano a los centros tradicionales del poder faraónico en el Alto Egipto. A los antiguos egipcios, las aguas que más les importaban no eran ni el Mediterráneo ni el mar Rojo, sino las del Nilo; el Mediterráneo era su horizonte, y el Egipto faraónico no puede ser descrito como una potencia mediterránea, ni política ni comercialmente (aunque los egipcios utilizaran los recursos del Mediterráneo oriental). Habría que esperar hasta la fundación de Alejandría en el siglo IV a.C. para que una gran

ciudad egipcia en las costas del Mediterráneo se orientara hacia el mundo griego. En este período, sin embargo, los mercaderes extranjeros que llegaban a Egipto superaban en número a los mercaderes egipcios que emprendían el viaje a ultramar; los marinos descritos en las imágenes de los relieves de Sahura, que datan de alrededor de 2400, son en su mayor parte asiáticos, y el diseño de los barcos que navegaban por el mar parece haber sido copiado de modelos levantinos; es posible que algunos de ellos también navegaran río arriba, y que funcionaran como buques y cargueros al mismo tiempo. La impresión general que se desprende es que los egipcios dependían de agentes exteriores para construir, gestionar y hacer navegar sus barcos, al menos en el Mediterráneo.[22]

El término «gran verde» aparece en los textos egipcios de este período, pero solía utilizarse para designar varios cuerpos de agua: uno de ellos era el lago Faiyún, otro, el Nilo, y en ocasiones, el mar Rojo. En la segunda mitad del segundo milenio antes de Cristo, el término *Y-m*, una palabra de origen semítico (*yam* es «mar» en hebreo) aparece en muy escasas ocasiones para designar el mar, incluyendo el Mediterráneo. Los egipcios no le daban al Mediterráneo la importancia suficiente para asignarle su propio y distintivo nombre.[23] El comercio marítimo desde y hacia Siria hacía escala en algunos puertos del delta, tales como el de Tjaru (Tell Hebua), situado en el extremo del brazo oriental del delta, un puerto que había sido utilizado antes por los hicsos y que fue reconstruido después por los nuevos monarcas de la 18.a dinastía. En siglo XV a.C., durante el reinado de Tutmosis IV, Tjaru fue la sede de un gobernador que recibió además el título de «mensajero real en tierras extranjeras», y una de cuyas responsabilidades consistía en la explotación de las minas de turquesa en el desierto del Sinaí. La turquesa adorna una gran parte de las joyas egipcias de la época. Sin embargo, Tjaru funcionaba también como una base para el comercio con

el mundo exterior, como demuestran los hallazgos de cerámica procedentes de Siria y de Chipre, tierras ricas en la madera que tanto anhelaban los egipcios. Más importante aún, no obstante, era Avaris, también en la zona oriental del delta. Ya en el siglo XVIII a.C., la población incluía un gran número de colonos de origen cananeo, soldados, marinos y artesanos entre otros. Los hicsos establecieron su capital en esta ciudad que, bajo su gobierno, ocupaba un espacio de al menos más de 200 kilómetros cuadrados. El fin del mandato de los hicsos no significó el fin de Avaris.[24] El palacio construido allí después de la caída de los hicsos estaba decorado con frescos de estilo cretense, otra prueba más de los vínculos entre los *keftiu* de Cnosos y la corte de los faraones.[25]

Otro puerto que gozó de una importancia creciente fue el de Tanis. De allí salió un emisario egipcio procedente de Karnak, al sur del país, a emprender una frustrante misión ante el rey cananeo de Biblos a principios del siglo XI, la de garantizarse el abastecimiento de la madera necesaria para reconstruir un barco fluvial dedicado al dios Amón. Este emisario era el «decano del portal», el principal administrador del templo del dios, y Unamón, pues este era su nombre, dejó un informe de su viaje del que ha sobrevivido una copia en papiro encontrada en una tumba egipcia; en dicho documento explicaba que zarpó de Tanis el 20 de abril de 1075,[26] y que desde el primer momento tuvo problemas. El delta del Nilo se había prácticamente independizado del débil faraón Ramsés XI, y al gobernante local, Esmendes, le pareció que no merecía la pena fletar un barco solo para llevar a Unamón hasta Biblos, así que lo embarcó a bordo de una nave con tripulación siria y capitaneada por un marino local llamado Mengebet que estaba a punto de zarpar en una expedición comercial. La ruta que tomaron seguía la costa, e hicieron escala en Dor, al sur de lo que hoy es Haifa y el centro de lo que se conocía como Tyeker, uno de los «pue-

blos del mar» de los que trataremos en breve.[27] El gobernador de Dor recibió a Unamón con gran cortesía (le ofreció pan, vino y carne). Ahora bien, un marinero de la tripulación de Mengebet no pudo resistirse a la tentación del suculento tesoro que Unamón llevaba consigo para pagar por la madera y se llevó todas las propiedades de Unamón, varios kilos de plata y algunas copas de oro que pesaban más de medio kilo cada una, y desapareció. Unamón acudió al gobernador de la ciudad para denunciar el robo; por supuesto, le respondió el gobernador, si el ladrón hubiera sido un ciudadano de Dor, hubiera indemnizado a Unamón, pero todo lo que podía hacer en este caso era iniciar una investigación. La investigación duró nueve exasperantes días y no arrojó ningún resultado, y Unamón decidió que su única opción era la de proseguir su viaje hacia el norte. A su llegada a Biblos logró encontrar casi la mitad de la plata que había perdido, estibada en un lugar seguro en el barco de Mengebet; era evidente que esa plata era propiedad de otra persona, pero Unamón, haciendo gala de escasa cortesía, insistió en que él se la quedaría hasta que el armador del barco le compensara, puesto que quien le había robado había sido uno de los tripulantes de Mengebet.

El monarca de Biblos, Zekerbaal, se mostró todavía menos colaborador que el de Dor. Zekerbaal no quiso recibir a Unamón, cuyos mensajes enviados desde el puerto recibieron la escueta respuesta de que debía marcharse: «El grande de Kepeny [Biblos] me envió mensajeros diciendo: "Márchate de mi puerto"»,[28] un mensaje que se repitió a diario durante veintinueve días. Llegó septiembre y a Unamón le preocupaba no poder marcharse hasta que la navegación se reanudara en la primavera (parece claro que había una temporada de cierre que se aplicaba incluso a las rutas de cabotaje a lo largo de la costa de Canaán). Más tarde, el rey le recordaría a Unamón que en una ocasión había hecho esperar a unos emisarios ¡diecisiete años! Unamón

decidió reservar plaza en un barco que estaba a punto de zarpar, ya que Mengebet había proseguido su viaje dejando atrás a Unamón. Y entonces, de repente, en el curso de un sacrificio a Baal ofrecido en la corte, uno de los cortesanos del rey tuvo una visión, y en el fervor de momento, el excitado rey decidió que debía ver al mensajero del gran dios egipcio Amón. Esta al menos fue la explicación oficial, aunque Unamón creyó que el propósito era el de apartarle de sus posesiones, hacerle perder la salida del barco y saquear su plata mientras se encontraba en presencia del rey. Pese a todo, a Unamón no le quedaba otra elección; el papiro narra que entró en la sala del trono, en el piso alto, donde Zekerbaal estaba «sentado en la cámara superior vuelta su espalda hacia una ventana y las olas del gran mar de Jaru [Siria] rompían detrás de él».[29] El rey, haciendo gala de una gran descortesía hacia el faraón y hacia el sumo sacerdote de Amón, le recriminó a Unamón que no pudiera mostrar sus credenciales, que se habían quedado en Tanis, y manifestó su desprecio hacia los marineros egipcios tachándolos de estúpidos incompetentes en comparación con los marineros sirios. El rey insistió en que veinte barcos de Biblos comerciaban con Egipto, y hasta cincuenta de Sidón, a lo que Unamón respondió expresando el punto de vista según el cual, si estos barcos comerciaban con Egipto, no eran en realidad extranjeros sino barcos que navegaban bajo la protección del faraón. Ambos intentaban constantemente humillar al otro, y estaba claro que el rey disfrutaba de la oportunidad de insultar a Egipto y a sus monarcas en un momento en el que eran débiles. Zekerbaal reconoció que sus antecesores en el trono habían suministrado la madera siempre que los egipcios se la habían pedido, pero que él esperaba un pago a cambio; ordenó que le llevaran las cuentas del reino, un interesante indicador de la sofisticación de la administración, y, contabilidad en mano, demostró que los egipcios, en el pasado, habían enviado grandes cantidades de

plata.[30] Unamón perdió los estribos y empezó a recriminarle al rey la falta de respeto que estaba mostrando hacia la gran tierra de Egipto y hacia el rey de los dioses.

Unamón sabía, sin embargo, que con palabras airadas no conseguiría nada, y envió un mensaje a Egipto solicitando el envío de ricos regalos a Zekerbaal. Los egipcios se tomaron esta petición muy en serio y enviaron una mezcla de objetos de lujo, tales como vasijas de plata y oro, y de materias primas básicas como cuero, lino, pescado, lentejas, cuerda y 500 rollos de papiro en los que Zekerbaal podría registrar su contabilidad.[31] Aun así, Zekerbaal no iba a satisfacer fácilmente la petición de Unamón y el rey asignó trescientos hombres y el mismo número de bueyes a la tarea de talar los árboles y trasladar la madera. Zekerbaal se dirigió después con toda su comitiva y en gran pompa hasta la costa a fin de asistir al embarque de la madera, y le envió a Unamón muestras de su nueva buena voluntad: vino, una oveja y una cantante egipcia para consolarle. Unamón fue autorizado a zarpar en un barco tripulado por marineros de Biblos. Escapó de unos piratas de Dor que intentaron capturar su barco, pero entonces, las tormentas lo empujaron hacia Chipre, donde los habitantes de la isla se abalanzaron sobre él y solo la amabilidad de la reina le salvó de la muerte.[32] El texto que ha sobrevivido termina en este punto. No obstante, toda la aventura desprende la impresión de que se trataba de una serie de excusas para justificar el fracaso de una misión; dista mucho de estar claro si la madera llegó a Egipto. Es evidente que esta crónica no describe los contactos comerciales habituales que tenían lugar de lado a lado del Mediterráneo, ahora bien, al ser la primera crónica de un viaje comercial y de las dificultades políticas en las que más tarde se verían siempre atrapados quienes intentaran hacer negocios en las cortes de los monarcas extranjeros, resulta extraordinariamente valiosa.

Egipto era la potencia más rica de la región, pero tenía rivales muy serios. La aparición y el ascenso del imperio hitita en Anatolia central, con sus formidables recursos de metal, amenazó los intereses egipcios en Siria. Ramsés II se hizo el propósito de recuperar la influencia de los egipcios en la región, en decadencia desde el conflictivo reinado del faraón hereje Akenatón; los hititas reaccionaron movilizando a sus aliados, sus estados vasallos en Asia occidental, los licios o los dardanios (un término que Homero utilizaría más tarde para designar a los troyanos). Miles de carros de guerra fueron enviados a la batalla de Kadesh en julio de 1274; aunque Ramsés, como era su costumbre, reivindicó una gran victoria egipcia en esta batalla, ni siquiera un faraón tan jactancioso podía ocultar la inmensa destrucción que sufrieron ambos bandos, puesto que los hititas, ya al principio de la batalla, habían destruido una gran parte del ejército egipcio.[33] Al llegar el año 1258 ambos bandos reconocieron por fin que el resultado había sido, como mucho, un empate, y concertaron un tratado que definía los límites de influencia de cada uno en Siria trazando una línea cerca de Damasco que daría lugar a medio siglo de estabilidad. No obstante, también puede verse en la batalla de Kadesh el punto de partida de un catastrófico ciclo de acontecimientos interrelacionados, entre ellos la caída de Troya (supuestamente, noventa años más tarde), la destrucción de los baluartes micénicos y, en especial, la llegada de los misteriosos «pueblos del mar».

Capítulo 4
PUEBLOS DEL MAR Y PUEBLOS DE LA TIERRA, 1250 A. C.-1100 A. C.

I

La caída de Troya y los pueblos del mar han sido el tema central de una gran cantidad de escritos y publicaciones. Ambos formaron parte de la misma serie de procesos que afectaron a todo el Mediterráneo oriental y posiblemente también al Mediterráneo occidental. A finales del siglo XVII a.C., la construcción de la más magnífica de las ciudades que se alzó sobre la colina de Hisarlik, la nueva Troya VI, que aguantó, con muchas reconstrucciones de menor envergadura, hasta el siglo XIII a.C., había transformado Troya. Las murallas de la ciudadela tenían nueve metros o más de ancho, grandes puertas y una inmensa torre vigía de la que tal vez hubiera sobrevivido un recuerdo que inspiraría a Homero, y en el interior del recinto se construyeron grandes casas de dos pisos con patios interiores. La ciudadela albergaba una élite que vivía con un cierto estilo, aunque sin la suntuosa parafernalia de sus contemporáneos en Micenas, Pilos y Cnosos.[1] La investigación arqueológica de la llanura bajo la ciudad, que en aquella época daba a la playa, apunta a la existencia de una ciudad baja de unos 200 kilómetros cuadrados, un tamaño alrededor de diez veces superior al de la ciudadela, el tamaño aproximado de Avaris, la capital de los hicsos.[2] Una de las fuentes de riqueza de Troya eran los caballos, cuyos huesos empiezan a aparecer en Troya VI; los troyanos de Homero era famosos «domadores de caballos», *hippodamoi*, e incluso en el supuesto de que Homero hubiera elegido esta palabra solo para ajustarse a la métrica de sus versos, lo cierto es que coincide con bastante precisión con los hallazgos arqueológicos. En una época en la que los grandes imperios invertían en carros de guerra, que enviaron a la perdición a cente-

nares en la batalla de Kadesh (o, según la Biblia, al fondo del mar Rojo), seguramente los domadores de caballos estarían muy buscados.

Las opiniones acerca de la identidad de los troyanos estuvieron muy divididas ya desde muy pronto. Los romanos, que reivindicaban su ascendencia troyana, tenían la certeza de ser algo más una simple ramificación del pueblo griego, mientras que Homero, por su parte, les hizo hablar griego. Las mayores posibilidades de encontrar una respuesta a esta cuestión las tenemos en su cerámica. La cerámica de Troya no es solo troyana, sino que pertenece a una cultura más amplia que se extendía por Anatolia. Los troyanos adquirieron algo de cerámica heládica procedente del territorio griego, aunque apenas el 1 por 100 de los hallazgos en Troya VI y VIIa son de cerámica micénica (contando las imitaciones locales). Todas las pruebas apuntan a que los troyanos pertenecían a uno de los pueblos que habían aparecido en los límites exteriores del mundo hitita y que hablaban un idioma muy cercano al hitita, el luvio, la lengua de los pueblos que habitaban a lo largo del flanco occidental de Anatolia y, como se ha visto antes, posiblemente el idioma de las tablillas en Lineal A de Creta.[3] Lo archivos hititas no dejan ninguna duda de que los troyanos mantuvieron correspondencia con el rey hitita, pero no ha sobrevivido nada de la correspondencia troyana, solo se ha encontrado un minúsculo texto escrito, un sello en jeroglíficos luvios hallado en el nivel de Troya VIIb (finales del siglo XII, aunque el sello propiamente dicho tal vez sea más antiguo); su redactado indica que perteneció a un escriba y a su esposa.[4] Troya era un puesto avanzado del mundo hitita y no del micénico. A escala global, no tenía gran importancia, ahora bien, a escala regional ocupaba una posición estratégica en las rutas comerciales del norte del Egeo, y por esta razón se convirtió en un trofeo deseado.[5]



En el siglo XIII aumentó el afán de los monarcas hititas por mantener algún grado de influencia en las costas mediterráneas de Anatolia. Su intención era la de rodear a los egipcios, con quienes competían por el control del norte de Siria, pero también recelaban de otros rivales, los reyes de Ahhiyawa, es decir, los grandes reyes de Micenas. Troya, por su parte, estaba un poco apartada, pero su ayuda militar podía resultar útil, y ya hemos visto que en Kadesh se recabó la ayuda de los vasallos de Asia occidental. Los puntos conflictivos entre los Ahhiwaya y los hititas eran, entre otros, Milawanda o Mileto, antes, un centro de comercio minoico, y en aquel momento, al menos de forma esporádica, una aliada de Micenas en la cosa de Asia Menor. Los hititas, furiosos por esta alianza, se lanzaron contra la

ciudad en 1320 a.C. y la destruyeron.[6] La costa de Asia Menor era, por lo tanto, una región conflictiva de alianzas cambiantes donde a los guerreros micénicos les gustaba entrometerse.

Un *condottiere* de origen desconocido llamado Piyamaradu se convirtió en una fuente de problemas. Alrededor del año 1250, un monarca hitita envió una carta al rey de Ahhiyawa en la que expresaba sus quejas con respecto a Piyamaradu. El rey hitita consideraba al rey de Ahhiyawa un amigo, tras haber resuelto una desavenencia anterior sobre quién debía ejercer el mando sobre un lugar llamado Wilusa, un nombre que recuerda al nombre alternativo que los griegos le daban a Troya, Ilios, o Wilios, su nombre original.[7] La costa de Asia Menor estaba dividida entre una abrumadora multitud de reyezuelos que algunas veces eran leales a los hititas, pero que de vez en cuando buscaban la protección de rey de Ahhiyawa: uno de ellos era Alaksandu, rey de Wilusa, cuyo nombre guarda un sospechoso parecido con el de Alejandro (Alexandros), el otro nombre que recibe el seductor de Helena, Paris. Otro *condottiere*, que poseía cien carros y muchos soldados de infantería, era el «hombre de Ahhiya», Attarsiya, un nombre que guarda un asombroso parecido con el de Atreo, el padre de Agamenón y Menelao; parece ser que Attarsiyah dirigió su pequeño ejército contra Chipre, cuya propiedad era una cuestión que había despertado el interés de los egipcios y de los hititas.[8] Y aunque ninguno de estos nombres constituye una prueba de la veracidad de Homero, lo cierto es que en algún lugar había toda una reserva de nombres anatolios a la que recurrieron Homero o los narradores de leyendas que le precedieron. Tras haberse enfrentado en el pasado a los hititas, el rey Alaksandu de Wilusa firmó un tratado con ellos; Wilusa era una de las cuatro demarcaciones de Assuwa, cuyos gobernantes solían adoptar diferentes políticas con respecto a los hititas y, por extensión, también con respecto a los micénicos, pero cuyos ejércitos habían combatido en Ka-

desh. Otra entidad de la región de Assuwa llevaba el nombre de Taruisa, un nombre reminiscente del de Troya.[9] Todo en la descripción de Assuwa indica que estaba situada en la región más occidental de Anatolia, y está claro que tanto Wilusa como Taruisa se encontraban cerca del lugar en el que se alzaba Ilios/Troya. Un poema de la capital hitita, escrito en luvio en el siglo XVI a.C., hace referencia a «la escarpada Wilusa», el mismo epíteto que utilizó Homero para describir Ilios. Es posible que Wilusa y Taruisa fueran una sola ciudad, o dos ciudades vecinas que, en algún momento determinado, compartieron gobernante, de un modo parecido a cómo el Agamenón de Homero era rey de Argos y también de Micenas; pero Hisarlik era indudablemente la Ilios de Homero y la Troya de Virgilio.

No existe ninguna razón que induzca a dudar que los micénicos y los anatolios se enfrentaron en guerras por la posesión de territorios y ciudades de Asia Menor occidental. La guerra de Troya fue un recuerdo posterior de estos conflictos, que los autores fusionaron en una única campaña dirigida contra una de las diversas ciudades en el punto de mira de los griegos. Aunque algunos historiadores han subrayado lo poco verosímil que resulta un asedio de diez años de duración, la realidad era que esta no fue una guerra de una temporada, ni de diez, sino de muchas docenas de temporadas, que se combatió de forma intermitente y en la que se intercalaron períodos de paz de los que ha quedado constancia en la correspondencia diplomática de los hititas. En general, no se trató de una guerra entre los grandes reyes de Micenas y los reyes de los hititas, sino que la mayor parte de los combates los llevaron a cabo ambiciosos capitanes mercenarios que cambiaban de bando a fin de asegurarse un mayor provecho, y no tenemos ninguna razón para suponer que eran leales a su propio grupo étnico. Se trataba de un conflicto endémico y de bajo nivel, pero que en algunas ocasiones llegó a desembocar en enfrentamientos importantes, por

ejemplo, cuando los hititas se sintieron obligados a afirmar su dominio sobre Mileto. La prosperidad de Ilios/Troya no se vio debilitada por estos conflictos; de hecho, Troya VI siempre corrió el peligro de atraer la atención de codiciosos conquistadores debido a su situación a caballo sobre las rutas comerciales que unían el Mediterráneo y Anatolia, y a través de las cuales se transportaban metales, tejidos y, más importante aún, caballos.

Troya VI fue destruida por un agente totalmente ajeno a la codicia humana. Troya estaba construida en una zona muy propensa a sufrir violentos terremotos. Alrededor del año 1250 a.C., las murallas del sur se desmoronaron y cayeron hacia el exterior, y parte de la muralla oriental se vino abajo cuando un potente terremoto hizo añicos la ciudad. Los cascotes de la muralla derrumbada alcanzaron en algunos lugares una altura de un metro y medio.[10] No obstante, el principal circuito se conservó intacto.[11] Fuera lo que fuera lo que le ocurriera a la ciudad baja, de la que se conoce tan poco, está claro que después de estos acontecimientos la antigua élite ya no vivía en magníficas casas en la ciudad alta. Las nuevas viviendas se construyeron sobre las ruinas de Troya VI, y más juntas entre ellas para así poder albergar una mayor población, al menos en el interior de la ciudadela; en el interior de estas casas, los troyanos colocaron recipientes de almacenaje (*pithoi*) bajo el suelo, algo que nunca antes habían hecho, lo que significa que tomaron conciencia de la necesidad de almacenar reservas en lo que, a tenor de las apariencias, podrían haber sido tiempos adversos. La caída de las importaciones de cerámica micénica demuestra que los lazos comerciales se habían debilitado. Troya había pasado su punto de máximo auge, pero no era la única ciudad en decadencia. Micenas tenía dificultades: la ciudad baja fue víctima de un ataque alrededor de 1250, motivo por el cual la ciudadela tuvo que ser reforzada y se construyó una muralla que cruzaba el istmo de Corinto con la esperanza de poder mantener

alejados a los atacantes, aunque no está claro si estos atacantes eran los reyes de otras ciudades del mundo micénico o si se trataba de invasores extranjeros.[12] A finales del siglo XIII, se habían construido torres vigía a lo largo de las costas a fin de alertar a los residentes del palacio de la llegada de invasores, lo que no impidió que alrededor del año 1200, la mayoría de los centros micénicos, entre ellos Tirinto y Pilos, hubieran sido arrasados. En Pilos, cuando el desastre amenazó la ciudad, sus habitantes ofrecieron sacrificios a los dioses; las tablillas en Lineal B que enumeran los animales destinados al sacrificio incluyen un hombre y una mujer, probablemente también destinados a ser inmolados (una práctica recordada en la leyenda griega de Agamenón e Ifigenia). Los daños alcanzaron a la costa del Levante: el rey de Ugarit envió sus tropas a ponerse al servicio de los hititas, y mientras los soldados estaban fuera, unas flotas extranjeras se concentraron frente a la costa de Siria; el rey le escribió a su aliado el rey de Chipre una desesperada carta en una tablilla de arcilla para advertirle del peligro, pero la carta nunca pudo ser enviada (fue encontrada más de tres mil años después todavía a la espera de ser cocida en el horno) y en pocos días, o tal vez horas, el gran centro de comercio de Ugarit fue destruido y arrasado, y nunca renació.[13] La ciudad de Alalakh, situada algo más al interior, cerca de la frontera actual entre Turquía y Siria, fue destruida en 1194, y nunca se recuperó, pero su puerto, en al-Mina, sí fue reconstruido, y se han encontrado allí artefactos micénicos anteriores y posteriores a la destrucción de la ciudad madre.[14] Zarandeado entre las facciones favorables a los hititas y las facciones que apoyaban a los egipcios, el reino de Alalakh, en el aspecto político, siempre estuvo en la cuerda floja. La capital hitita, situada en la región más interior de Anatolia, en Boğazköy, fue destruida en la misma época, aunque es posible que esta destrucción fuera la consecuencia de crisis internas. Con todo, que el centro del país se derrum-

bara significaba que los hititas eran incapaces de defender sus posesiones mediterráneas. Y, pese a las advertencias desde Ugarit, Chipre sufrió un terrible castigo y sus ciudades fueron destruidas. Todos estos acontecimientos fueron seguidos por la llegada de refugiados o invasores griegos que llevaron con ellos su arcaica escritura lineal y una forma primitiva de griego. En Creta, parte de la población se trasladó hacia el interior hasta lugares inaccesibles en los puntos más altos de la isla, en Karfi y Vrokastro.

Y entonces, alrededor de la fecha en la que el autor clásico griego Eratóstenes sitúa la caída de Troya (1184), Troya fue destruida de nuevo, en esta ocasión la ciudad desapareció en un incendio; bajo las ruinas de Troya VIIa se ha encontrado el esqueleto de un desafortunado troyano que intentaba huir.[15] Por lo tanto, si es cierto que los griegos destruyeron Troya en esta fase, entonces lograron esta victoria cuando también sus propias ciudades ya habían dejado atrás su época de máxima prosperidad, en cuyo caso, la caída de Troya VIIa, más que un enfrentamiento entre la Micenas rica en oro, y los prósperos domadores de caballos de Troya, fue una batalla entre potencias en decadencia. Tampoco puede demostrarse que los destructores fueran los griegos unidos bajo su gran rey, o *anax*, Agamenón; es igual de probable que quienes destruyeron Troya fueran un turbulento y variopinto grupo de exiliados y de mercenarios, griegos y de orígenes diversos. Podría tratarse del mismo pueblo que había atacado Micenas y Pilos, o bien de refugiados armados procedentes de Micenas y de Pilos. Visto desde esta perspectiva, la «caída de Troya» fue un proceso gradual, que empezó con las guerras entre los hititas y los que ejercían como tales, y los griegos y los que ejercían como tales; la calamidad de la destrucción de Troya VI debilitó la capacidad de resistencia de la ciudad, incluso, al parecer, la de alimentarse (así lo demuestran los *pithoi*); la conquista de la ciudadela, alrededor del

año 1184, deterioró todavía más la ciudad y, a partir de aquel momento, Troya inició una decadencia constante. Todo lo anterior suscita preguntas fundamentales sobre qué estaba ocurriendo en el Mediterráneo oriental en aquel tiempo: si las convulsiones que tuvieron lugar durante la Edad de Bronce Tardío marcaron una brusca y clara ruptura con el pasado, o si bien, la decadencia, que indudablemente ocurrió, fue un proceso más gradual. Los esfuerzos de Creta y de Troya por almacenar alimentos son una evidencia que parece apuntar a frecuentes hambrunas que tal vez incitaran a los pueblos a ponerse en marcha y salir en busca de tierras más productivas. Por otra parte, «decadencia» puede significar muchas cosas: pérdida de unidad política tras la disolución de los grandes imperios, recesión del comercio al disminuir la demanda, o descenso del nivel de vida, no solo entre la élite política sino entre toda la sociedad. Una vez más, la pregunta gira alrededor de invasores de identidad misteriosa y nos lleva a los límites que separan la leyenda de la historia.

II

Esta fue una época en la que los soldados de talento podían hacer carrera en los ejércitos que luchaban por el control de las tierras que bordeaban el Mediterráneo oriental; si nadie requería sus servicios, pudieron convertirse en asaltantes protovikingos y apoderarse de lo que quisieran. En una inscripción encontrada en Tanis, Ramsés II afirmaba haber destruido un pueblo conocido con el nombre de sherden que había arremetido contra Egipto desde el mar, pero cuyos guerreros, al cabo de poco tiempo, y tras integrarse en los ejércitos del faraón, participaron en la gran batalla de Kadesh en 1274. En un papiro del año 1189 a.C., Ramsés II aseguraba con grandilocuencia haber reducido a cenizas a todos los que atacaron su reino, tras lo cual reconocía haber instalado a un gran número de ellos en fortalezas.[16] Los hallazgos en los yacimientos arqueológicos in-

dican que algunos sherden fueron enviados a la bahía de Acre, donde, en representación del faraón, controlaban el camino real que cruzaba Canaán. Cazadores furtivos reconvertidos en guardabosques. Los guerreros sherden eran hábiles con la espada y con la lanza, y llevaban unos cascos con cuernos muy característicos.[17] Los curtidos guerreros sherden fueron bien recibidos, pero otros grupos inspiraban recelo: los *apiru* o *habiru* eran considerados nómadas del desierto problemáticos a los que en ocasiones podía contratarse como mercenarios; su nombre posiblemente esté emparentado con el término «hebreo», pero esta denominación no estaba reservada solo a una pequeña nación semítica.[18] Era previsible que la riqueza de Egipto atrajera a pueblos más pobres, nómadas, refugiados y exiliados que llegaban con la idea de intentar adquirir una parte de esa riqueza. Las condiciones económicas en constante deterioro del Bronce Tardío acrecentaban su ansia por conseguirla, y lo sorprendente sería que los cretenses y los anatolios no hubieran salido en busca de tierra, trabajo y nuevas oportunidades.

Entre finales del siglo XIII y mediados del siglo XII a.C., la época en la que Troya VI y Troya VIIa fueron destruidas, el Bajo Egipto sufrió el acoso de enemigos procedentes de todas direcciones. La primera amenaza llegó desde los territorios de los pueblos occidentales. A finales del siglo XIII, los libu, o libios, conducidos por su rey Meriri, se trasladaron en masa hacia el este, llevando consigo familias enteras, rebaños, y su oro, plata y muebles: «pasaban el día deambulando por la tierra y peleándose cada día por llenar el estómago; han venido a Egipto buscando comida que llevarse a la boca», proclamaba el faraón Meremptah en una larga inscripción conservada en el templo de Karnak. Viajaban con sus aliados norteafricanos, los meshwesh y acompañados de mercenarios extranjeros. Habían llegado a la frontera del país más rico del mundo con el propósito

de quedarse, y si los egipcios no les recibían bien, tenían la intención de forzar su entrada en el reino egipcio, y eso era más de lo que Meremptah podía tolerar. En abril de 1220 sus tropas se enfrentaron en una larga y dura batalla contra los libios y sus aliados en la región occidental del delta; al final el rey Meriri sufrió una aplastante derrota y huyó de regreso a su tierra natal, «dejando en el suelo su arco, su aljaba y sus sandalias tras él». Meremptah afirmó haber matado a más de seis mil libios y, al menos, a tres mil de sus aliados.[19] Esta batalla, sin embargo, no fue más que el principio de un ciclo de invasiones que no eran tanto ataques como intentos de migración; unas pocas décadas más tarde llegarían otros grupos con sus carretas tiradas por bueyes, esta vez desde el este. Los pueblos del mar que tanto han atraído la atención de los historiadores de este período fueron solo un elemento más entre unos movimientos de población mucho más amplios en los que los migrantes a largo plazo superaron en número a los mercenarios oportunistas, y en los cuales los pueblos de la tierra superaron en número a los pueblos del mar.

Los libios sabían dónde acudir para pedir ayuda, y el rey Meriri se aseguró los servicios de varios contingentes extranjeros de «los países del mar», por citar una inscripción. Uno de los grupos que llegaron fueron los lukka, anatolios que le darían su nombre a Licia (aunque esto no demuestra que ya se hubieran asentado en esta región en particular), piratas y soldados que llevaban siendo una molestia desde, al menos, el siglo XIV; también llegaron algunos sherden y otros pueblos más: los egipcios aseguraban que 2.201 ekwesh, 722 tursha y 200 shekelesh murieron en la batalla contra Meriri.[20] Meremptah, convencido ahora de haber resuelto los problemas de la región, dejó orgullosa constancia de su violenta pacificación, no solo del territorio que se extendía por el oeste hasta Libia, sino también de las tierras y los pueblos en el este, declarando que «Israel está de-

rribado y yermo, no tiene semilla» (la primera referencia a Israel en un documento egipcio, y, parecía claro que así lo esperaba, también la última); su intransigente paz abarcaba asimismo el territorio de Canaán del que «había erradicado todos los males», y Ascalón y de Guézer, donde había impuesto su control. Al final, decía:

> Los hombres pueden ir de un sitio a otro por los caminos sin sentir miedo. Las fortalezas permanecen abiertas y los pozos son accesibles a todos los viajeros]. Las murallas y las almenas duermen pacíficamente bajo el sol hasta que sus guardias se despiertan. La policía duerme a pierna suelta. Los guardias de la frontera del desierto están en las praderas de las que tanto disfrutan.[21]

Está claro que tenía a su servicio a un hábil propagandista. Sin embargo, no tenemos ninguna razón para creer su vanidoso anuncio de que había instaurado una paz generalizada, ni tampoco sus jactanciosas observaciones con relación a Israel. Fuera la que fuera la paz que había conseguido, apenas duró un breve tiempo. Menos de treinta años más tarde, en 1182 a.C., el faraón Ramsés III se enfrentó a una nueva invasión desde el oeste, aunque en esta ocasión, los libios fueron incapaces de conseguir la ayuda de sus aliados del norte al otro lado del mar. Aun así, el ejército invasor era todavía más formidable que el de los días de Meremptah: si los egipcios mataron a 12.535 enemigos, tal como afirmaban, el ejército libio debía sin duda de superar los 30.000 hombres, sin contar los dependientes.[22] Los relieves egipcios muestran imágenes de una campaña en la cual algunos invasores han pasado ya a formar parte del ejército egipcio: sherden con sus cascos con cuernos, soldados con tocados de plumas que recuerdan los diseños de los pequeños objetos de Chipre en el siglo xii, y soldados vestidos con la falda corta similar a la que llevan los shekelesh en otros relieves.[23]

Si hemos de creer a Ramsés, esta fue una gran victoria, pero la paz seguía siendo esquiva, y los pueblos del norte se movilizaron alrededor de 1179 a.C. (y los libios atacaron de nuevo en 1176, perdiendo más de 2.175 guerreros meshwesh). Una larga

inscripción encontrada en el templo de Medinet Habu explica la versión egipcia de los acontecimientos, y es extraordinaria la imagen que ofrece, convulsiones que tienen lugar no solo en las costas mediterráneas de Egipto, sino a lo largo y ancho de una región mucho más extensa:

> Los países extranjeros se conjuraron en sus islas. Fueron desalojados y dispersados en batalla todos los países a la vez, y ningún país podía resistir ante sus armas, empezando por Hatti, Kode, Karkemish, Arzawa y Alasiya [Chipre].

Convirtieron la tierra en un desierto tal que parecía «como si jamás hubiera existido», y después, desde Siria y Canaán, avanzaron sobre Egipto.[24] Los egipcios estaban en lo cierto al insistir en que esta plaga no les afectaba solo a ellos, sino también a sus antiguos enemigos los hititas, cuyo imperio terrestre se desintegró en este momento de la historia. Los pueblos que invadieron Egipto fueron los peleshet, los tyeker, los shekelesh, los denien, y los weshesh, todos unidos; «pusieron las manos en los países del circuito entero de la tierra». La imagen tiene el propósito de recordar una plaga de langostas. Los invasores llegaron por tierra y por mar, y los egipcios tuvieron por lo tanto que combatirlos en las costas mediterráneas de Egipto y también en la frontera oriental. La larga batalla enfrentó a los egipcios y a sus auxiliares sherden a los aurigas que montaban sus carros de guerra al estilo hitita (tres guerreros por vehículo); de este modo, los invasores fueron capaces de movilizar considerables recursos, entre ellos una gran cantidad de costosos caballos. Igual que los libios, estos nuevos invasores llegaron acompañados por mujeres y niños que viajaban en grandes carretas tiradas por bueyes.

Los que llegaron por el mar vieron su camino obstaculizado por empalizadas y piras ardientes: «fueron arrastrados a tierra, cercados y arrojados sobre la playa».[25] Sin embargo, en otro lugar de la crónica egipcia, se ve a los invasores entrando en las desembocaduras de los diferentes brazos y canales del río que

forman el delta; por otra parte, algunos barcos de guerra al servicio de los egipcios intentaron hacer retroceder a los atacantes hasta la costa donde pudieran arrinconarlos y ponerlos al alcance de los arqueros egipcios. En los relieves, los barcos egipcios parecen ser barcos fluviales adaptados, mientras que los barcos de los invasores son similares a los de los comerciantes sirios; todos los barcos van equipados con velas, aunque seguramente utilizaban una combinación de vela y de propulsión a remo. Los barcos de los pueblos del mar estaban decorados en la proa y en la popa con cabezas de pájaros, una característica que puede observarse en una vasija micénica del siglo XII de la isla de Esciro. A los peleshet, y a veces a los denien, a los tyeker y a los shekelesh les fue atribuido un rasgo distintivo: además de vestir falda corta, los peleshet se protegían la cabeza con cascos adornados con algo que parecen plumas, un tocado similar a una alta corona. La fortaleza de los invasores, pese a su derrota en Egipto, no radicaba en sus armadas sino en sus ejércitos formados en su mayor parte por soldados de infantería que luchaban con jabalinas y espadas, armas que demostraron ser más eficaces en el campo de batalla que los costosos y a menudo frágiles carros de los hititas y de los egipcios. Los escudos redondos de los sherden eran muy adecuados en los combates cuerpo a cuerpo. Los invasores no utilizaban todavía armas de hierro, aunque los hititas ya habían empezado a producir objetos de hierro a pequeña escala. Lo que tenían era disciplina, determinación y la ventaja de un armamento más eficaz. Una imagen de estos guerreros se ha conservado en una vasija micénica posterior, conocida como la «vasija de del guerrero», en la que puede verse a un pelotón de soldados armados con jabalinas y escudos redondos, vestidos con falda corta y greba, y la cabeza protegida por el casco con cuernos típico de los sherden y de

sus aliados.[26] El faraón había tomado una sabia decisión al utilizar a los sherden, porque le permitieron resistir a los invasores con armamento y tácticas de combate similares.

Si fuera posible identificar a los pueblos mencionados en las inscripciones y en los papiros egipcios, podríamos tener una idea mucho más clara de la agitación reinante en el Mediterráneo. Los escépticos modernos huyen de cualquier intento de identificar a los pueblos a los que hacen referencia los documentos, argumentando que (un caso similar al de los ahhiyawa en los documentos hititas) unas pocas consonantes no constituyen prueba suficiente, y que, en cualquier caso, los nombres migran con mayor facilidad aún que los pueblos.[27] Sin embargo, la gran cantidad de similitudes entre los nombres en los archivos egipcios y los que se conocen a través de Homero, la Biblia y otras fuentes posteriores es demasiado grande como para que sean coincidencias fortuitas: una o dos similitudes es una coincidencia, pero más de media docena constituyen una prueba. Los denyen recuerdan a los *danawoi* (*danaoi*, dananeos), un nombre con el que Homero designa en algunas ocasiones a los griegos acampados en Troya; también recuerdan a los danitas, un pueblo marítimo que, según el libro de Josué y el de los Jueces, habitaba cerca de Jaffa y que, evidentemente, se incorporó a la alianza de Israel después que lo hicieran las otras once tribus.[28] Estos pueblos se dispersaron; en el siglo IX había un «rey de los dannuniyyim» en Karatepe, al sur de Turquía.[29] Ya hemos visto antes aparecer la palabra *d-r-d-n-y*, dardanios, en las inscripciones egipcias. El nombre de los tyeker suena parecido al de los teucros, los vecinos anatolios de los dardanios, algunos de los cuales se instalaron en la costa de lo que es actualmente el norte de Israel, y donde Unamón los conoció. Algunos investigadores se han aferrado a similitudes fonéticas aproximadas para situar a los shekelesh en Sicilia, a los ekwesh en Ahhiyawa, convirtiendo así a los aliados de Meriri en micénicos, y a

los tursha (*t-r-s-w*) en Toscana, identificándolos por tanto con los *tyrsenoi*, o etruscos, de cinco siglos más tarde. Estas etiquetas designaban pueblos, tribus, o lugares de origen, pero para cuando fueron representados en forma de jeroglífico, sus nombres habían perdido sus sonidos vocálicos y ahora resultan muy difíciles de reconstruir.[30] La impresión general que se desprende es que, al llegar el año 1200, el Mediterráneo oriental estaba plagado de piratas y mercenarios unidos en unas alianzas flexibles e inestables, y capaces, de vez en cuando, de reunir unas armadas lo bastante poderosas para saquear centros como Pilos o Ugarit; es posible incluso, de hecho, que hubieran podido llevar a cabo una campaña contra Troya que resultara en la caída de Troya VIIa. Es posible también que atacaran alguna vez su propia tierra natal, de la que (a juzgar por las leyendas griegas posteriores) muchos héroes fueron desterrados. Y los esporádicos saqueos de su propia tierra natal podrían haber provocado un éxodo de combatientes que intentaron recuperar su fortuna asaltando Chipre, Ugarit o incluso el delta del Nilo, y entre estos pueblos podemos identificar al de Taruisa, la zona vecina a Wilusa, o unida a ella. Este hecho, y no los muy posteriores etruscos, constituye la mejor explicación del nombre de los tursha; en otras palabras, los troyanos fueron pueblos del mar y víctimas de los pueblos del mar al mismo tiempo.

III

Egipto resistió a la conquista, pero, según se desprende de la historia de Unamón, los faraones perdieron el control de delta del Nilo que, en el siglo XI, gobernado por monarcas autónomos que se limitaban a fingir lealtad a sus señores protectores en el Alto Egipto, llevaba una existencia independiente. Más al norte, los acontecimientos de alrededor de 1200 no desembocaron en un colapso total e inmediato de la vida cultural micénica, aunque, si las leyendas griegas tienen algún fundamento, causaron un enorme daño político. De hecho, algunos lugares

escaparon a la destrucción, el más importante de ellos, Atenas; en la época micénica, Atenas no era una ciudad de primer orden, pero la acrópolis todavía estaba habitada, y bajo ella, en el cementerio de Kerameikos, se seguían realizando enterramientos. Atenas podría haber escapado a la destrucción gracias a sus defensas naturales, las escarpadas laderas de la ciudadela coronadas por murallas «ciclópeas», y a sus reservas de agua, que le permitían a la ciudad soportar un largo asedio.[31] Incluso Micenas siguió habitada algún tiempo más después de la destrucción de sus mayores edificios. En el norte de Grecia, en Tesalia, y en varias islas egeas, las condiciones de vida se mantenían pacíficas; Rodas era el eje central de una ruta comercial por la que se transportaba la cerámica de finales del «Heládico IIIC», una alfarería de buena calidad producida en el Dodecaneso y que se exportaba a Grecia, al sur de Italia y a Siria, y en la que los diseños tradicionales, por ejemplo los motivos de pulpo, seguían gozando de un gran favor. Emborio, en Quíos, se convirtió en un próspero centro de comercio micénico. La experiencia de Troya fue muy similar: tras la destrucción de Troya VIIa, apareció una nueva ciudad, aunque menos opulenta que la anterior.

El hecho de que una zona del norte de Grecia no hubiera sido afectada por la destrucción sugiere que aquellos que atacaron los grandes centros procedían del sur, del otro lado del mar; ahora bien, el hecho de que la destrucción no afectara a todas las islas sugiere asimismo una invasión desde el norte. Los autores griegos ya observaron la extraordinaria supervivencia de Atenas, a pesar de la invasión de los griegos dorios desde el norte a la que tuvo que enfrentarse la ciudad. Se suponía que los dorios eran los antepasados de los espartanos, los rivales de los atenienses, motivo por el cual, los autores atenienses pusieron un mayor énfasis en esta tradición histórica de lo que permiten las pruebas de la arqueología. El principal experto en el final de la era micénica comentaba: «no obstante, en este caso,

deberíamos encontrar pruebas no solo de una invasión, sino también de los invasores»,[32] y él solo pudo encontrar dos innovaciones: la espada que podía punzar, cortar y rasgar, y un tipo de imperdible o broche con la parte frontal curvada conocido con el nombre de fíbula de arco de violín. El argumento que sostiene que al Mediterráneo oriental estaban llegando nuevas espadas podría explicar la victoria de los ejércitos conquistadores que se lanzaron contra Troya, contra Micenas o contra las ciudades de la costa de Siria, ahora bien, no demuestra que ocurriera una inmensa invasión; además, los micénicos tuvieron acceso a las mismas espadas. En cuanto a los broches, a lo largo y ancho del Mediterráneo central y oriental en este período tuvieron lugar cambios muy similares que reflejan cambios en los gustos y, tal vez, una mayor pericia en la producción de joyas en lugares tan occidentales como Sicilia. Y sin embargo, la lingüística proporciona pruebas que parecen bastante claras: los dialectos griegos dóricos penetraron el Peloponeso. Mientras tanto, los refugiados de la Grecia micénica se instalaron en Chipre, la primera inyección importante de población griega en la isla, y llevaron consigo su dialecto (que, por lo demás, solo sobrevivió en la remota Arcadia). Por una vez, los hallazgos arqueológicos corroboran las pruebas filológicas, puesto que estos emigrantes llevaron consigo los estilos de cerámica de la región que rodeaba Micenas, estilos que se perpetuaron mucho tiempo, y también su estilo de construcción de cámaras funerarias *à la grecque*.[33]

Con todo, la antigua cultura estaba sufriendo una transformación. No resulta fácil interpretar los hallazgos, y podemos ponernos a debatir si el paso de las cámaras funerarias familiares a las tumbas sencillas o dobles revestidas de losas («cistas») indicaba un cambio de población o un cambio en las modas, o bien si en realidad dicho cambio reflejaba la falta de los recursos necesarios para organizar y reunir la mano de obra para

construir un mausoleo familiar. Las señales que indican que se estaban perdiendo las antiguas habilidades también pueden verse en la cerámica, que los arqueólogos han clasificado peyorativamente como «sub-micénica». La civilización micénica de la región del Egeo acabaría asimismo viéndose afectada, y antes del año 1000, los emporios comerciales de Mileto y Emborio ya habían quedado arruinados; la cantidad de mercancías que se movían por todo el Mediterráneo estaba cayendo en picado, y el movimiento que pudiera haber sufría el acoso constante de los piratas, conocidos en la literatura griega posterior con el nombre de «tirsenios». Aunque en este momento crucial la atención se centra inevitablemente en el Mediterráneo oriental, también existen pruebas de una ruptura en el Mediterráneo central. En Sicilia, a mediados del siglo XIII a.C., «empezó un tiempo de guerra y de temor», pero la amenaza llegó del territorio continental italiano, y no de los distantes pueblos del mar.[34] A juzgar por los hallazgos de cerámica del Heládico Tardío en Sicilia, el contacto con Grecia había empezado a decaer alrededor de 1200 a.C. y es posible que se perdiera por completo al llegar el año 1950 a.C.[35]

Cuando llegaron, las migraciones terrestres que penetraron el sur de Grecia no estuvieron igual de coordinadas que los ataques contra Egipto. Es posible que ni siquiera fueran invasiones, en el sentido de conquistas armadas hostiles, sino más bien un goteo lento y constante de griegos del norte procedentes de lo que ahora son Epeiros y Albania y sus alrededores. Estas migraciones confirmaron y consolidaron la tendencia hacia una existencia más sencilla y básica, una forma de vida que redujo en un grado muy considerable el papel de los territorios griegos en el comercio, o lo que quedaba de él, del mundo Mediterráneo. Los contactos continuaron: al llegar el siglo XI, Atenas, el mayor centro de producción de cerámica del estilo «protogeométrico» lineal, enviaba sus productos al otro lado del Egeo y

se ha encontrado esta cerámica, de estilo y técnica bastante sofisticados, en Mileto (en aquel momento ocupada de nuevo) y en la antigua Esmirna (un nuevo asentamiento). Su presencia en estos lugares indica que los griegos estaban empezando a crear de nuevo la red comercial marítima que unía Asia Menor y el territorio continental griego, y de la que surgiría la vibrante y dinámica civilización griega jónica en el siglo VIII.

IV

Un papiro conocido con el nombre de Onomasticón de Amenope descubierto a finales del siglo XIX resulta de gran ayuda para situar a los peleshet en el sur de Palestina, a los tyeker en el centro (confirmado por Unamón) y a los sherden en el norte, lo que coincide con los hallazgos arqueológicos: los pueblos del mar habitaban Acre, y Acre era posiblemente una de las bases construidas por los egipcios y en las que habían instalado guarniciones de mercenarios.[36] Los vínculos de los pueblos del mar con esta región eran tan estrechos que uno de estos grupos, los peleshet, le dieron su nombre. La palabra «peleshet», igual que la palabra semítica etíope «falasha» utilizada para designar a los judíos etíopes, significa «extranjero» o «nómada»; en hebreo bíblico, los peleshet se convirtieron en *pelishtim*, y en griego, la tierra que habitaban se convirtió en *Palaistina*, de la que derivan «filisteo» y «Palestina». El término también puede relacionarse con el vocablo «pelasgos», impreciso a más no poder y utilizado más tarde por los escritores griegos para designar a los diversos pueblos prehelénicos que poblaban el Egeo y de algunos de los cuales se dijo que vivían en Creta, en otras palabras, extranjeros o nómadas, según determina el término semítico. La arqueología nos permite ir mucho más allá en la identificación de los filisteos. La cerámica de los siglos XII y XI a.C. encontrada en los yacimientos filisteos como el de Asdod, en el moderno Israel, es de un estilo similar a la cerámica del Heládico Tardío del mundo micénico; y aunque la cerámica

que más se le parece se ha encontrado en Chipre, este hallazgo no demuestra su origen, puesto que Chipre fue objeto de constantes agresiones por parte de los pueblos del mar, y colonizada por los micénicos.[37] Todo lo anterior parece indicar un proceso migratorio gradual que se inició alrededor del año 1300 a.C. salpicado de espectaculares momentos de destrucción: si a los emigrantes no se les permitía instalarse, podían tomar las armas, como tuvieron ocasión de descubrir los faraones; si eran bien recibidos, o incluso derrotados, por los egipcios, estos les permitían colonizar el territorio, y muchos de los recién llegados sirvieron junto a los sherden en las filas de los ejércitos del faraón.

La región preferida de los filisteos para asentarse fue la región costera al norte de Gaza, cuyos cuatro centros más importantes eran Gaza, Ecrón, Ascalón y Asdod. Los «protofilisteos» llegaron a Asdod llevando consigo las técnicas y el estilo de los ceramistas micénicos (sus vasijas de aspecto micénico no eran importadas, sino que las fabricaban *in situ* utilizando arcillas locales). Fueron los filisteos (y chipriotas) los que conservaron durante más tiempo los diseños tradicionales del mundo micénico, mientras que en el interior de Grecia dichos estilos ya habían dejado paso a una decoración más sencilla y esquemática. Uno de los motivos preferidos, que aparecen en los objetos encontrados en Guezer y en Tell Aytun, en Israel y en Cisjordania respectivamente, y también en otros yacimientos, consiste en un pájaro de cuello largo que, en algunas ocasiones, tiene la cabeza girada dando la espalda al observador; este motivo se combina con elegancia con líneas sombreadas, finas rayas rojas y otros dibujos.[38] La cerámica y los extraordinarios ataúdes antropomórficos filisteos de arcilla encontrados en la Franja de Gaza dejan entrever asimismo influencias del arte egipcio. Si bien era previsible que los soldados al servicio de los egipcios

adoptaran el estilo de los egipcios, lo cierto es que la influencia micénica era abrumadora y que descubre su identidad artística original.

La cerámica casera de estilo micénico demuestra que quienes cruzaron el mar no eran solo soldados y piratas. Estos desplazamientos fueron migraciones a gran escala en las que, además de los soldados, se trasladaban familias enteras acompañadas de los alfareros. El asentamiento filisteo de Tell Qasile, en lo que ahora es Tel Aviv, se convirtió en un centro de comercio agrícola especializado en vino y aceite. La llegada de los filisteos no dio lugar a la intensificación de los contactos comerciales con el Egeo, sino que más bien tuvo el efecto contrario, puesto que las ciudades comerciales fueron destruidas, lo que puso fin al antiguo estilo de vida de la costa cananea. Si bien el intercambio comercial de productos alimenticios se mantuvo activo, ya que las deficiencias de una región quedaban compensadas por los excedentes de otra, la compraventa de los lujosos productos de la gran época de la civilización micénica se había reducido y los grandes palacios en los que los mercaderes viajeros podían vender sus productos de prestigio ya no existían.

Los filisteos procedían del mundo griego.[39] Estaban emparentados con Agamenón y Ulises, y cuando llegaron hablaban griego, o quizás luvio. En un par de sellos pueden verse unas marcas rayadas que parecen letras de los silabarios en Lineal A o B. La constante insistencia de la Biblia en que los filisteos procedían de Caftor (Creta) constituye un claro reflejo de las creencias locales. Jeremías llamó a los filisteos «resto de la isla de Caftor». El rey David mató al gigante filisteo Goliat, cuyo nombre recuerda al del héroe griego Aliates (originalmente Waliates); la armadura de Goliat, descrita en la Biblia, es muy similar a la de los griegos contemporáneos que aparecen en la Vasi-

ja de los Guerreros de Micenas;[40] y tras pasar algún tiempo viviendo exiliado entre los filisteos, David emplearía más tarde lo que eran, a todas luces, guardias cretenses («quereteos»).

Una vez instalados en Palestina, muchos filisteos perdieron su vocación marítima para dedicarse a la agricultura y a la artesanía, y al cabo de poco tiempo habían adoptado la lengua semítica y los dioses de los cananeos, aunque, al principio, llevaron consigo sus propias divinidades. En Asdod se han encontrado pequeñas figuras pintadas con los brazos alzados muy similares a los ídolos de arcilla hallados en el mundo micénico, y se cree que representan una diosa egea de la tierra.[41] En Ecrón, en el interior, los filisteos construyeron centros de culto que tenían un hogar al estilo egeo y que fueron modificando su apariencia de forma gradual hasta convertirse en templos cananeos.[42] En este lugar se han descubierto cuchillos con hojas de hierro que se utilizaban en los rituales del templo; la Biblia relata que los filisteos controlaban las reservas de hierro para que los israelitas no pudieran utilizar ese metal, un uso restringido sobre todo a objetos muy valorados, tales como brazaletes de hierro, la última moda de la época. Los filisteos no eran solo merodeadores destructores y vulgares, filisteos en el sentido moderno del término, sino que crearon una civilización dinámica y urbana en la costa de Palestina que conservó durante largo tiempo la huella de sus orígenes micénicos. Los filisteos son la demostración de cómo un grupo de mercenarios y colonos pudo apoderarse de los territorios de otro pueblo, y de cómo los habitantes originales de la zona, a muy largo plazo, obtuvieron una victoria cultural al atraer a los invasores e integrarlos en la cultura semítica cananea. Los filisteos se alejaron del Mediterráneo para dirigir su atención al interior, y ocuparon asentamientos a los pies de las montañas de Canaán, por ejemplo Ecrón, que se hizo famoso por sus molinos de aceite de oliva; y en aquella región se enemistaron con los hijos de Israel.

V

Hacer referencia a Israel suscita la pregunta de si también los israelitas, además de los filisteos, se pusieron en movimiento durante las convulsiones del Bronce Tardío: Dios, a través del profeta Amos, había preguntado, «¿acaso no hice salir a Israel del país de Egipto, como a los filisteos de Caftor?».[43] Quienes aceptan la historicidad del Éxodo de los israelitas lo suelen situar en el período aproximado que va desde el año 1400 hasta el 1150; muchos de los detalles de la crónica bíblica de la llegada a Egipto de los hijos de Israel (y de su salida) se ajustan bien a la arqueología: la llegada de los viajeros semitas en busca de alimentos y la esporádica presencia en la corte de visires semitas no demasiado diferentes a José. El gran cántico del mar, el *Canto de Moisés*, atribuido a Moisés después que los carros egipcios quedaran atascados en el lodo del mar Rojo, es claramente muy antiguo y atestigua un estilo de guerra con carros en consonancia con la época de los pueblos del mar.[44] También se ha mencionado la presencia de los nómadas *apiru*, o *habiru*, en las tierras al este de Egipto, que podrían haber participado en la caída de Ugarit, cuyo rey parece mencionarlos en una de sus últimas y desesperadas cartas. Y hemos encontrado asimismo a las poblaciones sometidas de Egipto, a veces cautivos de guerra, lo que recuerda al largo período de servidumbre que, según explica la Biblia, sufrieron los israelitas en Egipto. Un enfoque más cauteloso a las pruebas extraería analogías con el modo en el que Homero hizo referencia a características antiguas de una sociedad cientos de años anterior a su época: la historia oral, las narraciones y creencias, y el material procedente de los archivos de pueblos vecinos podrían haberles permitido a los primeros israelitas trazar esta crónica tan detallada y conmovedora de su larga estancia en Egipto y de su dramática fuga, huyendo de los carros de guerra del faraón. Igualmente, un poderoso argumento sostiene que los grandes movimientos de población descri-

tos en este capítulo desencadenaron innumerables movimientos más pequeños, uno de los cuales fue la migración de algunas tribus semitas de Egipto que pasó desapercibida (salvo por la breve referencia de Meremptah) en los archivos del Próximo Oriente; los israelitas eran nómadas *apiru* que regresaron durante un tiempo a su nomadismo, se liberaron de su sometimiento al faraón, y se sometieron, en su lugar, a su propio dios.

Es indudable que cuando los hijos de Israel entraron en Canaán no destruyeron ni Jericó ni Ai, ciudades que ya habían sido desmanteladas muchos cientos de años antes, sino que se instalaron con sus ovejas y cabras (pero sin cerdos) en poblados de las montañas, concertando una alianza mutua al amparo de su propio dios y en la que también admitieron a otras tribus y pueblos como los danitas.[45] Del mismo modo que los filisteos se convirtieron a todos los efectos en cananeos, venerando a Dagon y a los otros dioses de los pueblos locales, los danitas se convirtieron en hebreos que adoraban al dios de Israel. Durante este período, los israelitas mantuvieron poco contacto con el Mediterráneo, salvo la tribu de Dan, y exceptuando la creciente tensión con los filisteos, que habían llegado desde Caftor y se habían instalado en los límites del mismo pequeño pedazo de tierra. Cuando los filisteos empezaron a cultivar la tierra y se fusionaron con la población local cananea, intentaron hacerse con el control de las tierras más al interior y se enfrentaron a los israelitas. Si las fuentes bíblicas son correctas, el conflicto alcanzó su punto más álgido alrededor del año 1000 a.C. Después de la muerte del hijo del rey Saúl en una feroz batalla contra los filisteos, la responsabilidad de quebrar el poder filisteo recayó sobre David, que había vivido entre los enemigos, y que utilizó el nuevo baluarte de Jerusalén, recién conquistado, como la base desde la cual se supone que el nuevo rey gobernó sobre toda la región. Pese a estas victorias militares cada vez más frecuentes, los asentamientos israelitas del siglo XI

han dejado pocos indicadores de lujo, y el comercio con los países mediterráneos era mínimo. Aun así, no debemos perder de vista a los israelitas, puesto que a muy largo plazo ejercerían una inmensa influencia en la historia de los pueblos mediterráneos. La impresión que se desprende de la Biblia es que en el Mediterráneo oriental existían una gran cantidad de tribus y de pueblos muy inquietos, y que nadie permanecía quieto demasiado tiempo en la región donde confluyen Asia y África.

Es posible que no todos los pueblos del mar procedieran del mar, y es posible también que la magnitud de su migración no fuera tan inmensa como los escribas de los archivos egipcios querían hacerles creer a sus lectores. Sin embargo, eso no debería inducirnos a subestimar el impacto de los pueblos del mar y de los pueblos de la tierra, que, evidentemente, eran igual de activos. Las calamidades que ocurrieron en esta época eran síntomas de un mundo que ya estaba viniéndose abajo. El caos político llegó de la mano de la crisis económica, que se dejó sentir, en parte, en forma de atroces hambrunas. Una breve referencia a la peste en la crónica bíblica de la guerra contra los filisteos podría indicar que una de las razones de este desorden radicaba en la propagación de la peste bubónica o de alguna enfermedad similar, y que las raíces de la catástrofe deben buscarse en los mismos lugares que las de la gran plaga de la época de Justiniano o de la peste negra. En este caso, lo previsible habría sido que todo el Mediterráneo oriental hubiera sentido las convulsiones al mismo tiempo. Ahora bien, en un período sobre el cual casi todo son conjeturas, una presunción así tal vez sea excederse en las conjeturas. El final de la Edad de Bronce en el Mediterráneo oriental ha sido descrito como «uno de los hitos históricos más horrorosos», más calamitoso aún que la caída del Imperio Romano, «podría decirse que el peor desastre de la historia antigua».[46] El primer Mediterráneo, un Mediterráneo cuyo alcance se había extendido desde Sicilia hasta Canaán,

y desde el delta del Nilo hasta Troya, se había desintegrado a gran velocidad, y su reconstrucción, que lo convertiría en un lago comercial que se extendería desde el estrecho de Gibraltar hasta el Líbano, tomaría varios cientos de años.

Segunda parte

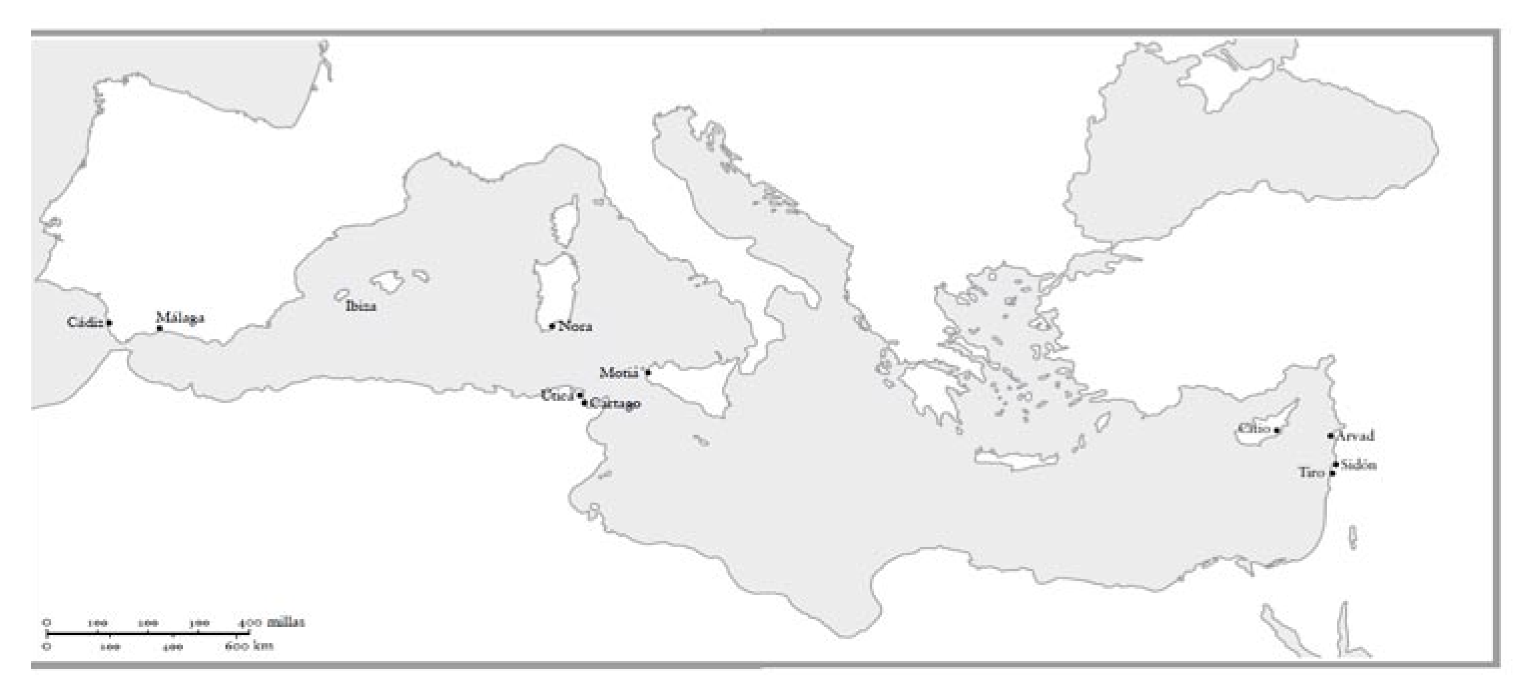
EL SEGUNDO MEDITERRÁNEO, 1000 A. C.-600 D. C.

Capítulo 1
COMERCIANTES DE PÚRPURA, 1000 A. C.-700 A. C.
I

La recuperación de los desastres del siglo XII fue lenta. No sabemos con seguridad lo profunda que fue la recesión en los territorios egeos pero, en cualquier caso, se perdió mucho: el arte de la escritura desapareció, excepto entre los refugiados griegos en Chipre; los característicos estilos de cerámica minoico y micénico de diseños curvilíneos desaparecieron, excepto, una vez más, en Chipre; el comercio se debilitó, y los palacios se deterioraron. La Edad Oscura no fue simplemente un fenómeno egeo. Los indicadores de desorden se pueden encontrar en puntos tan occidentales como las islas Lipari: en Sicilia el orden antiguo llegó a su fin en el siglo XIII en medio de una oleada de destrucción, y si los habitantes de Lipari pudieron conservar un cierto grado de prosperidad, fue solo gracias a la construcción de sólidas defensas.[1] El poder de los faraones se debilitó, y lo que salvó a los territorios del Nilo de una destrucción mayor fue la disminución de los ataques procedentes del extranjero y no su propia fortaleza interna, puesto que los agresores se instalaron en nuevos territorios.

Al llegar el siglo VIII, aparecieron nuevas redes de intercambio comercial que llevaron la cultura de oriente a tierras tan occidentales como Etruria o el sur de España. Lo más asombroso de estas nuevas redes es que su aparición no respondía a algún ambicioso proceso de expansión imperial (como estaba ocurriendo en Asia occidental bajo el formidable liderazgo de los asirios), sino que las crearon las comunidades de mercaderes: griegos que se dirigían hacia Sicilia e Italia, siguiendo, consciente o inconscientemente, la ruta de sus predecesores micénicos; piratas y comerciantes etruscos surgidos de una tierra donde las ciudades apenas empezaban a aparecer por primera vez; y, los

más precoces, los mercaderes cananeos del Líbano, que los griegos conocían con el nombre de *phoinikes*, «fenicios», y cuya devoción por los negocios y por los beneficios tanto molestaba a Homero.[2] Así empieza la larga historia de desprecio por las personas dedicadas al «comercio». Los fenicios tomaron su nombre del tinte púrpura que se extraía del molusco *murex*, el producto más preciado de las costas cananeas. Los griegos atribuyeron a los fenicios la creación del alfabeto que se convertiría en la base de su nuevo sistema de escritura; y de Fenicia salieron modelos artísticos que transformaron el arte de la Grecia arcaica y de Italia en una época de gran agitación creativa.


Cádiz
Málaga
Ibiza
Nora
Motia
Útica
Cartago
Citio
Árvad
Sidón
Tiro
0 100 200 300 400 millas
0 200 400 600 km

Aunque las ciudades de la costa libanesa compartían una misma cultura y comerciaban unas junto a las otras, cualquier sentido de la unidad que tuvieran era muy restringido: «el comercio marítimo, no el territorio, definía su esfera».[3] Pese a esta falta de unidad, los arqueólogos tienen la costumbre de llamar cananeos a los habitantes del litoral levantino hasta más o menos el año 1000, y a partir de ese momento, les llaman fenicios,[4] una práctica que enmascara un problema difícil pero importante: cuándo y cómo las ciudades fenicias se convirtieron en grandes centros del comercio mediterráneo y, más particularmente, si supieron aprovechar la prosperidad de los anteriores centros de comercio de la costa levantina, tales como Biblos y Ugarit.[5] Ya hemos visto antes que Ugarit había sido destruida alrededor del año 1190 a.C., y que pueblos como los tyeker de Dor habían colonizado la costa. Es indudable que las alteraciones ocurrieron: cuando Creta y el Egeo desaparecieron del mapa comercial, se perdieron los antiguos mercados en el oeste, y los piratas hostigaban a los comerciantes, pero las características importantes del antiguo mundo cananeo sobrevivieron, en ocasiones, con una extraordinaria fortaleza.[6] El idioma de los cananeos se convirtió en el idioma habitual de los pueblos que habitaban los territorios levantinos: los filisteos egeos, los granjeros hebreos, y los residentes urbanos de Tiro y de Sidón. La religión de los cananeos también fue adoptada, con variantes, por todos los pueblos de la región salvo por uno, y ni siquiera los que prefirieron no adoptarla, los hebreos, eran tan excepcionales, si tenemos en cuenta que sus profetas les recriminaban seguir las prácticas cananeas. Los israelitas conocían también la práctica fenicia de inmolar en ocasiones a su primogénito recién nacido en sacrificios rituales que despertaron la cólera y el horror de los profetas bíblicos, y más tarde de los escritores romanos: «No entregarás a ninguno de tus descendientes para inmolarlo a Moloc».[7]

En este rincón del Mediterráneo se dio, por lo tanto, un grado de continuidad mayor que en Grecia o en Sicilia, y aunque en el siglo XI la prosperidad se redujo, no llegó a desaparecer del todo. Ahora bien, afirmar que los fenicios fueron una presencia comercial significativa en el siglo X a.C. no equivale de ningún modo a decir que ya dominaban el comercio marítimo. Les quedaban caminos por explorar y, desde el punto de vista comercial, parecía más sensato venderles sus tintes púrpuras a los ricos y, desde el punto de vista militar, irresistibles asirios en el norte de Irak que intentar colocárselo a los empobrecidos pueblos del otro lado del mar.[8] Ahora bien, esta no era, no obstante, la imagen que los griegos tenían de los primeros fenicios. Aunque los autores clásicos estaban convencidos de que Tiro había sido fundada unos pocos años antes de la caída de Troya, en 1191 a.C., lo cierto es que Tiro es una ciudad mucho más antigua, y su rey, Abi-milki, fue un personaje destacado del siglo XIV, a juzgar por la correspondencia de los faraones egipcios. Los romanos insistieron en que menos de un siglo después de la supuesta fundación de Tiro los fenicios ya estaban creando asentamientos muy al oeste : Cádiz en 1104 a.C., y Útica y Lixus en el norte de África más o menos en la misma época, lo que parecía demostrar que los primeros fenicios plantaron cara al principio de la Edad Oscura y crearon toda una red de rutas comerciales que las referencias bíblicas sitúan en un territorio en el lejano oeste, Tarsis, cuyo nombre suena muy parecido al del Tartesos que conocían los autores clásicos. Varios escritores romanos mencionaron la muy temprana fundación de Cádiz, pero de hecho, lo que estaban haciendo era repetir las opiniones del historiador Veleyo Patérculo, contemporáneo del emperador Augusto y que vivió 1.100 años después del supuesto acontecimiento. La arqueología no corrobora estas fechas tan tempranas. Incluso en lo que respecta a Fenicia, los datos arqueológicos de los siglos XI y X son muy escasos, en parte de-

bido a la dificultad para excavar bajo las modernas y densamente pobladas ciudades del Líbano moderno, pero también en parte a causa de los graves daños que los ataques de los pueblos del mar ocasionaron a las ciudades levantinas.

La Biblia insiste en la riqueza y el poder de los reyes de Tiro ya desde el siglo x a.C. Según el Libro de los Reyes, las alianzas entre Hiram, rey de Tiro, y Salomón, rey de Israel (que accedió al trono en 960) culminaron en un tratado que garantizaba suministros de cereales y de aceite a los tirios, quienes, a cambio, proporcionaron madera y los artesanos que construyeron el templo en la nueva capital israelita de Jerusalén.[9] La descripción que hace la Biblia del templo constituye una crónica inigualable de la aparición de un primitivo centro de culto fenicio, y se corresponde con los cimientos que han quedado expuestos en Jasor y en otros lugares: un altar externo, una entrada al recinto sagrado flanqueada por dos pilares, y a continuación una progresión a través de una estancia exterior más grande que conduce a un santo de los santos interior. Las ánforas israelitas encontradas en Tiro, con capacidad de hasta veinticuatro litros, demuestran que el comercio en productos alimenticios procedentes de los territorios colonizados por los primeros hebreos continuó durante los siglos ix y viii.[10] Se dice que Salomón, a cambio de la ayuda de los tirios en la construcción del templo, le entregó al rey de Tiro un grupo de asentamientos en el norte de Israel; la Biblia los llama ciudades, aunque observa que al rey Hiram, al verlas, no le gustaron, así que es evidente que los agentes inmobiliarios de Salomón hicieron gala de su talento para la exageración.[11] Los israelitas, después de pasar siglos pastoreando ovejas y cultivando cebada en las tierras montañosas al este de los asentamientos filisteos, habían aparecido como una fuerza por derecho propio. Sabían que Tiro carecía de una tierra interior cultivable, y que esta ciudad, que tal vez hubiera llegado a albergar hasta 30.000 habitantes un siglo o dos

más tarde, solo podía sobrevivir y crecer si tenía acceso a suministros regulares de cereales. Los bosques, en los que abundaba la madera de gran calidad, se alzaban a gran altura tras la ciudad y tuvieron que ser explotados comercialmente y utilizados como moneda de cambio para que la ciudad pudiera alimentarse.[12] También las conchas del *murex* atraían a los hebreos; aunque tenían prohibido comerse el interior del molusco, habían recibido la orden de teñir los bordes de su ropa con el tinte extraído de estos moluscos. De hecho, este tinte variaba de color, que iba del azul brillante al rojo óxido dependiendo del tratamiento que se le diera. Tiro y sus vecinos, por lo tanto, gozaban de dos grandes ventajas: un producto de lujo de gran valor económico en el ámbito textil de Asia occidental, y una materia prima básica sin la cual la construcción de casas y barcos, y la producción de incontables objetos de uso casero y cotidiano, era imposible. En consecuencia, Tiro y sus vecinos no prosperaron solo ejerciendo de intermediarios entre Asia y Europa, sino que tenían algo propio que ofrecer.

Entre los siglos XI y IX, las ciudades fenicias gozaron de una gran ventaja, su independencia de las grandes potencias, y a menudo también entre ellas. La brusca disminución de la influencia egipcia sobre los territorios cananeos les proporcionó a los fenicios una oportunidad excelente de desarrollar sus propios planes, libres de interferencias ajenas. En el siglo IX, la llegada de ejércitos asirios procedentes del este puso freno a este proceso: el «lobo del aprisco»* barrió las ciudades costeras del mismo modo que acabó absorbiendo al reino de Israel en las tierras del interior, pero los asirios tuvieron la sabiduría de comprender que Fenicia podía seguir siendo una fuente de riqueza, y extrajeron tributos al incesante comercio de Tiro y de sus vecinos. Hasta aquel momento, Tiro no había sido más que una ciudad más entre una serie de ciudades independientes a lo largo de la costa fenicia, pero fue la que se hizo más conocida

entre los extranjeros como los griegos o los hebreos, y fue la ciudad-nodriza del principal asentamiento fenicio en Occidente, Cartago, supuestamente fundada en el año 814 a.C. Los monarcas de Tiro ejercieron en ocasiones el dominio sobre Sidón, y tanto Homero como la Biblia los llaman «rey de los sidonios» (Homero nunca utiliza el término «fenicios», siempre «sidonios»).[13] Tal vez Tiro parezca excepcional, pero lo cierto es que Tiro era un típico centro de comercio fenicio en muchos y notables aspectos. Igual que otras varias colonias fenicias posteriores, e igual que Arvad más al norte, se alzaba sobre una isla. Gracias a esta situación bien protegida, el asentamiento se ganó el nombre de Tzur, («Tiro» significa «roca» o «fortaleza»); la ciudad no quedaría unida de forma permanente a la costa hasta que Alejandro Magno construyó un puente que la unía a tierra firme. Aunque estas pequeñas islas poseían defensas naturales, las reservas de agua constituían una preocupación constante, y las crónicas clásicas posteriores describen un acueducto que aprovisionaba a Arvad desde el continente, aunque el agua también se transportaba hasta las ciudades por medio de barcas o de vagonetas, o se almacenaba en cisternas que recogían el agua de lluvia.[14] En la época de Alejandro, la isla de Tiro tenía dos puertos propios y comunicados entre ellos por un canal, uno frente a Sidón, al norte, y el otro orientado a Egipto.[15] En el siglo VI, el profeta hebreo Ezequiel imaginaba que Tiro era una nave de perfecta hermosura construida con maderas de ciprés del monte Hermón y de cedro del Líbano; la plata, el hierro, el estaño y el plomo llegaban desde Grecia y desde el oeste, mientras que el reino de Judá enviaba cereales, cera, miel, sebo y bálsamo.[16] El pesimista Ezequiel predijo que la hermosa nave de Tiro se hundiría en el corazón de los mares el día de su naufragio, pese a lo cual trazó un periplo, o mapa de ruta, del Mediterráneo y de Asia occidental en el que situaba a Tiro como el centro de atención en el que se concentraban todos los produc-

tos del mundo: las riquezas de Tarsis en el oeste, las de Javan o Jonia en el norte, y las de Tubal y de otros misteriosos territorios e islas.

La transformación de Tiro en esta gloriosa ciudad fue gradual. Los cortos viajes a Chipre, Egipto y al sur de Anatolia no se detuvieron, ni siquiera durante la oscura época que siguió a la caída de Ugarit; aun así, las dificultades económicas de Egipto en el siglo XI debilitaron a Tiro, que mantenía unos lazos relativamente estrechos con el delta del Nilo, mientras que a Sidón, más orientada hacia el interior de Asia, las cosas le iban mejor.[17] No es de extrañar que las influencias artísticas que se dejaban sentir sobre Fenicia procedieran de culturas consolidadas desde hacía ya mucho tiempo en Asia occidental y en el Egipto faraónico, y de ahí surgió una ecléctica amalgama de estilos asirios y egipcios.[18] Algunas piezas de marfil del siglo VIII del palacio del rey Omri en Samaria, la capital del reino de Israel, dejan traslucir una poderosa influencia egipcia que puede observarse, por ejemplo, en la imagen de dos figuras celestiales, una frente a la otra, con las alas frente a frente y mirando hacia delante, que llevan unos tocados de rayas de diseño típicamente egipcio y enseñan su rostro. El marfil llegaba sobre todo del mar Rojo a través de Egipto, y desde Tiro se enviaba hacia el oeste; en la tumba de Praeneste (Palestrina), en el sur de Roma, han aparecido objetos fenicios de plata y marfil que datan del siglo VII. Así pues, los fenicios empezaron a abrir de forma gradual nuevas rutas que se adentraban en el Mediterráneo central y occidental.

Los monarcas poderosos recibían en forma de pago de tributo algunos de los productos fenicios más delicados y valiosos. Las puertas de bronce de Balawat, en el norte de Irak, construidas para Salmanasar III de Asiria en el siglo IX, y ahora en el Museo Británico, muestran a Itobaal, rey de Tiro, estibando una carga de tributo en uno de los barcos anclados en uno

de los puertos de Tiro, y una inscripción anuncia en palabras solemnes: «Recibí el tributo llegado a bordo de los barcos del pueblo de Tiro y de Sidón». Aun así, el tributo no pudo haber sido enviado desde Tiro hasta el norte de Irak en barcos de navegación marítima. El panel de bronce explica que los cananeos del litoral adquirieron su riqueza navegando por el Mediterráneo,[19] un dato que corroboran los anales de Asurnasirpal, un rey asirio que murió en 859 a.C. y que declaraba haber adquirido «plata, oro, plomo, cobre, vasijas de bronce, ropa de brillantes colores, lana, ropa de lino, un gran mono, un pequeño mono, madera de arce, madera de boj y marfil, y un *nahiru*, una criatura marina» procedentes de Tiro, de Sidón, de Arvad y de otras ciudades costeras. Podemos observar aquí una mezcla de lo exótico y de lo cotidiano, artículos de consumo llegados desde el otro lado del Mediterráneo y otros producidos en la propia Fenicia, además de artículos poco comunes como los monos, que probablemente llegaron a través del mar Rojo.[20] El comercio del mar Rojo que penetraba en el Mediterráneo fue recordado en la crónica bíblica que relata que Salomón envió los barcos de Ofir desde Eilat hasta Hiram.[21]

Los fenicios comerciaban sin acuñar dinero, aunque tampoco se limitaban solo al trueque.[22] Para los grandes pagos utilizaban lingotes de oro y plata; a veces también pagaban o cobraban en vasos y copas de metales preciosos, suponemos que de peso estándar (la Biblia conserva un recuerdo de esta forma de comerciar en la historia en la que José esconde una copa en el saco de cereales de su hermano menor Benjamín; también la historia de Unamón deja constancia de este tipo de intercambios).[23] El uso de unidades de peso estandarizadas, por ejemplo el siclo, deja patente que, aun careciendo de un sistema monetario, los fenicios eran capaces de hacer funcionar lo que podría denominarse economía de mercado; o, dicho de otro modo, estaban muy familiarizados con la economía dineraria, y el dinero

puede tomar muchas formas diferentes además de la moneda. Los cartagineses no empezarían a acuñar moneda hasta mucho más tarde, aunque lo harían con el objetivo de facilitar el comercio con los griegos de Sicilia y del sur de Italia, un pueblo fanático del uso de la moneda.[24] Los metales, no obstante, constituían los cimientos del comercio fenicio en el Mediterráneo: en el siglo IX, los fenicios fundaron su primera base reconocible muy cerca de su propio territorio, Citio, junto a Larnaka, en Chipre, una isla rica en cobre. Los griegos conocían esta primera colonia fenicia con el nombre de Kition, los hebreos, con el de Kittim, y los fenicios en general le daban el nombre de «ciudad nueva», *Qart Hadasht*, el mismo nombre que le darían más tarde a Cartago, en el norte de África, y a Cartagena, en España.[25] Lo más significativo en Citio fue que los fenicios al crear esta colonia intentaron conseguir el control sobre el territorio que la rodeaba; una inscripción de mediados del siglo VIII indica que el gobernador de la «nueva ciudad» era un representante del rey de Tiro, y que veneraba al *Baal Libnan*, el «señor del Líbano», aunque Citio también tenía un inmenso templo dedicado a la divinidad femenina Astarté.[26] Los graneros de Chipre ejercían la misma intensa atracción que el cobre. Sin los suministros regulares de alimentos procedentes de las tierras ricas en cereales de Israel y de Chipre, los fenicios no podían hacer frente al crecimiento de su propia ciudad, cuya riqueza en aumento se reflejaba en el incremento de su población y en una mayor presión sobre los recursos. Por desgracia para los tirios, la prosperidad de Chipre atrajo el interés del rey asirio, Sargón II (m. 705 a.C.), que se hizo con el control de la isla, un acontecimiento que marcó la breve pero significativa presencia de los asirios en aguas del Mediterráneo. Sargón ordenó grabar en Citio una inscripción que deja constancia de su mandato, y Sargón siguió recibiendo tributos de la isla durante varios años sin interferir en sus asuntos internos, porque su ob-

jetivo consistía en explotar la riqueza de la isla,[27] y era evidente que el atractivo de Chipre como una fuente de cobre no le había pasado desapercibido a este rey guerrero. Con el tiempo, el control de los asirios sobre Chipre se debilitaría, y el rey Luli de Sidón y de Tiro se vería obligado a huir de Tiro y buscar refugio y seguridad en Chipre, un acontecimiento celebrado en un relieve que muestra la imagen de un rey humillado escabulléndose a bordo de un buque fenicio.[28] Ahora bien, Chipre solo era el punto más importante de una red de contactos que llevó con regularidad a los mercaderes fenicios hasta Rodas y Creta.

A finales del siglo IX el comercio fenicio a través del Mediterráneo ya había despegado. Queda espacio para debatir si este despegue precedió el de los mercaderes griegos y al de otros grupos misteriosos tales como los «tirsenios» a cuya presencia en los mares Egeo y Tirreno se hace referencia en esta época. Fueran quienes fueran los primeros en llegar a Italia, es a los fenicios a quien hay que reconocerles el mérito de haber creado las dilatadas rutas marítimas que se extendían por todo el mar a lo largo de las costas del norte de África.

II

El mejor modo de seguirle la pista al imperio comercial de los primeros fenicios consiste en realizar un viaje por el Mediterráneo de algún momento de alrededor del año 800 a.C.[29] En este viaje cruzaremos también el estrecho de Gibraltar, hasta llegar a Cádiz y más allá, puesto que uno de los rasgos distintivos del comercio fenicio en el Mediterráneo era que estos mercaderes del extremo más oriental del Mediterráneo también supieron explotar el punto de salida en el extremo occidental por el que se accede al océano Atlántico. Si consideramos los vientos y las corrientes dominantes del Mediterráneo, y sabiendo con certeza que viajaban durante una temporada relativamente corta, de finales de la primavera hasta el principio del otoño, lo más probable es que siguieran una ruta por el norte, pasando

junto a Chipre, Rodas y Creta, antes de salir a mar abierto y cruzar el Jónico navegando por sur de Sicilia, el sur de Cerdeña, de Ibiza y hasta el sur de España. La travesía del Jónico les hacía perder de vista la tierra, igual que ocurría en el trayecto entre Cerdeña y Baleares; la tendencia de los micénicos había sido la de navegar pegados a las costas del Jónico hasta pasar Ítaca, y rodear el extremo de la bota de Italia, dejando tras ellos un rastro de cerámica que dejaba constancia de su paso, pero en el sur de Italia no se ha encontrado cerámica levantina, un silencioso testimonio de la confianza que tenían en sí mismos los navegantes fenicios. Los barcos fenicios que se dirigían a poniente solían quedar a menudo inmovilizados en las aguas cercanas a Málaga, puesto que las condiciones meteorológicas en el estrecho de Gibraltar pueden ser muy traicioneras: desde el Atlántico entra una fuerte corriente, y la niebla se alterna con los vientos contrarios, una circunstancia que podía significar una larga espera antes de intentar cruzar el estrecho en dirección a Cádiz y a otros puestos comerciales avanzados. Por suerte, es más fácil entrar en el Mediterráneo desde el Atlántico que salir de él, ya que al entrar, pueden aprovecharse los mismos vientos y corrientes que impiden salir. En el viaje de regreso a Tiro, los fenicios navegaban costeando el gran largo flanco norteafricano, donde los bajos fondos y los traicioneros bancos de arena les obligaban a extremar la prudencia; tampoco había demasiado qué comprar en una gran parte de las tierras junto a las que discurría este trayecto, mucho menos, desde luego, de lo que podía encontrarse en islas ricas en metales como Chipre, Sicilia o Cerdeña.[30] Por otra parte, los grandes puertos de Cartago ofrecían refugio y contribuían a garantizar la seguridad en las aguas muy alejadas de la tierra natal de los marinos en las que proliferaban los piratas griegos y etruscos.

Los bajorrelieves que adornan los palacios asirios de Nínive y de otros lugares nos permiten reconstruir los barcos. Los arqueólogos marinos han empezado a dejar al descubierto los restos de los barcos fenicios, y han encontrado ejemplos muy posteriores, del siglo III a.C., de barcos cartagineses de Sicilia occidental; bastante más fragmentados están dos pecios de principios de la época fenicia, descubiertos a 33 millas náuticas al oeste del antiguo puerto filisteo de Ascalón y que contenían cerámica de finales del siglo VIII.[31] La impresión general que se desprende es que los fenicios y los cartagineses preferían barcos más pesados que los construidos por los griegos. Y también, de que existe una cierta continuidad desde los días en que los barcos de Biblos y de Ugarit surcaban el Mediterráneo oriental, pese a lo cual, a los fenicios se les han atribuido asimismo varias innovaciones importantes. Una de ellas, los afilados espolones con aspecto de pico de pájaro, un arma aterradora en la guerra naval del período clásico que fue copiada por los griegos, por los etruscos, y por los romanos. Otra, la quilla, con la que los hábiles fenicios lastraron sus barcos e hicieron posible el transporte por alta mar de grandes cargamentos en condiciones razonablemente estables. Se supone que el arte de calafatear con brea los cascos de los barcos es otro invento fenicio de importancia evidente, puesto que daba estanqueidad a los barcos durante las travesías largas.

Todo lo anterior parece indicar un incremento real de la capacidad de carga en el comercio del Mediterráneo en esta época. Los barcos, en sí mismos, no eran más grandes que los de la antigua Biblos: alrededor del año 1200 a.C., algunos barcos de Ugarit podían transportar hasta 45 toneladas de carga, y la capacidad máxima de los barcos fenicios era apenas algo superior.[32] Lo que había mejorado era la estabilidad de las naves, y fue esta mejora la que hizo realidad los viajes hasta los puertos atlánticos de Cádiz y Mogador, y que tal vez permitió incluso

navegar alrededor de África, una hazaña que Herodoto sitúa en el siglo VI a.C. La eslora de los barcos redondeados utilizados para el transporte a media y larga distancia era tres o cuatro veces mayor que su manga, podía llegar a ser de hasta 30 metros, aunque la eslora de los pecios de Ascalón es la mitad de esto.[33] Las imágenes que decoran las puertas de Balawat describen estos barcos, que tienen la proa alta, adornada con la efigie de una cabeza de caballo (tal vez en homenaje a un dios del mar similar a Poseidón, que también era amante de los caballos);[34] algunos barcos tenían unos ojos pintados en la proa, mientras que en la popa, tras el alcázar, el tablazón de la cubierta adoptaba una forma que recordaba la cola de un pez. Una vela cuadra se izaba en el mástil, que, según los profetas bíblicos, solía estar construido con madera de cedro del Líbano, y algunos barcos usaban además propulsión a remos. El timón consistía en un ancho remo sujeto a la borda de babor. La impresión que se desprende de estas imágenes es que se trataba de barcos sólidos con una excelente capacidad de carga, bien equipados para el transporte de grano y cereales, vino y aceite, y no solo de barcos rápidos sin quilla que transportaban pequeñas cantidades de productos exóticos de lujo. Esta impresión queda confirmada por dos antiguos pecios que, entre ambos, transportaban casi 800 ánforas de vino, una carga (si las ánforas estaban llenas) que pesaba 22 toneladas. Los fenicios utilizaban también barcos más pequeños, no demasiado diferentes, que prestaban servicio en las rutas comerciales más cortas entre los puertos dispersos por toda la red comercial fenicia; en aguas del sur de España se han encontrado ejemplos de estos pequeños barcos, cuya eslora es aproximadamente la mitad de la de los barcos de Ascalón, y que transportaban una carga de lingotes de plomo, artículos de mimbre y cerámica del sur de la península ibérica;[35] fueron los vapores volanderos del primer y más antiguo Mediterráneo. Las redes comerciales estaban dedicadas por igual a

los productos básicos tales como alimentos y a los productos de gran valor como los objetos de marfil y los cuencos de plata encontrados en las tumbas principescas del sur de España y de Etruria.[36] Los fenicios desarrollaron asimismo un tipo diferente de nave con fines bélicos caracterizada por llevar un afilado espolón de bronce con el que los capitanes intentaban embestir los barcos de sus enemigos. La eslora de estos barcos era seis o siete veces mayor que su manga, y tenían un trinquete, un segundo mástil a proa. Los barcos de guerra diferían además de los cargueros redondeados en el uso que hacían de la propulsión a remo para maniobrar, en especial en el campo de batalla.[37]

El objeto fenicio más antiguo encontrado en Occidente es una tablilla procedente del sur de Cerdeña, la «estela de Nora» de finales del siglo IX, que tiene una inscripción en la que se hace referencia a la construcción de un templo dedicado al dios Pumay, nombre contenido en el de Pumayyaton (en griego, Pigmalión), y un nombre muy corriente entre los fenicios. La inscripción había sido hecha *be-shardan*, «en Cerdeña», de lo que se deduce que esta isla ya tenía un nombre. El sur de Cerdeña ofrecía una gran variedad de metales preciosos, entre ellos hierro y plata, por lo que era previsible que los fenicios aparecieran allí. Es posible que los autores de la inscripción fueran pioneros, pero el hecho de que construyeran un templo sugiere que tenían la intención de quedarse en la zona; construir un templo solía ser una de las primeras acciones de los colonizadores fenicios. Y fue en esta zona del Mediterráneo, al sur de Nora, donde los fenicios empezaron a fundar prósperos asentamientos de importancia duradera.

III

Cartago fue el más destacado de estos asentamientos. Virgilio, con toda la tranquilidad del mundo, antedató su fundación a la época de la guerra de Troya, cuando Eneas visitó a su rei-

na, Dido (también conocida como Elisa); ahora bien, la *Eneida* de Virgilio era una meditación sobre el pasado y el futuro de Roma, por lo que a nadie debe sorprender que en su obra le encontrara un papel al enemigo más poderoso al que se había enfrentado nunca la Roma republicana. Otros escritores clásicos, entre ellos el historiador judío Josefo, ofrecieron asimismo sus crónicas alternativas que explicaban el nacimiento de Cartago, en las que también aparecía Dido-Elisa, huyendo de su tiránico hermano Pygmalión que había asesinado a su marido, el sumo sacerdote de Hércules (los griegos habían asimilado Hércules al dios cananeo Melqart, *Melk-Qart*, «el rey de la ciudad»). El primer puerto de escala de Dido-Elisa fue Citio, en Chipre, otra *Qart-Hadasht* o «ciudad nueva», y después, decidió poner rumbo al oeste, tras reunir ochenta jóvenes mujeres que debían ejercer la labor de prostitutas sagradas y garantizar así la continuidad del culto fenicio en la tierra en la que se instalaran los refugiados.[38] Elisa y su séquito se dirigieron directamente al norte de África y tocaron tierra en el lugar en el que se alzaría más tarde Cartago; no eran los primeros fenicios en llegar a la región, y los hombres de la cercana Utica se pusieron a su disposición para darles un buen recibimiento. También fueron bien acogidos por los libios que habitaban la zona, y fueron ellos los primeros que le dieron a Elisa el nombre de Dido, que significa «la viajera». El monarca libio no impidió que los fenicios se asentaran pero, cuando quisieron comprar tierra, se mostró bastante menos generoso. Le dijo a Dido-Elisa que podía comprar tanta tierra como pudiera abarcar la piel de un buey. La astuta reina se enfrentó a esta limitación haciendo cortar una piel de buey en tiras muy finas que hizo colocar una tras otra hasta marcar el perímetro de la colina de Byrsa, la acrópolis de Cartago. Por muy atractiva que resulte la leyenda de la fundación de Cartago, no fue más que un intento de los escritores griegos de explicar el origen del nombre de la colina en el

centro de Cartago: *byrsa* significa «piel de animal» en griego. Lo que en realidad oyeron los griegos era la palabra cananea *brt*, que significa «ciudadela». Incluso después de este engaño, el rey libio, profundamente atraído por Dido, insistió en casarse con ella, pero Dido, que sentía una gran lealtad hacia el recuerdo de su marido, se inmoló en una pira para evitar ese matrimonio, y a partir de ese momento, los colonizadores empezaron a venerarla como una diosa.[39] Por muy tendenciosa que pueda parecer esta crónica, lo cierto es que tiene dos características importantes. Una de ellas es la persistencia de la historia de la reina que se inmola a sí misma y que Virgilio introdujo en la corriente dominante de la literatura europea subsiguiente. La otra característica es la aparente precisión de algunos pequeños detalles: la datación, unos treinta y ocho años antes de la primera Olimpíada (776 + 38 = 814), coincide con los hallazgos arqueológicas que demuestran que fue precisamente en este período cuando los fenicios colonizaron la región. La élite cartaginesa siguió llamándose a sí misma los «hijos de Tiro», *bene Tzur*, o sencillamente «tirios», y escritores clásicos posteriores informaron de ofrendas regulares de los cartagineses al templo de Melqart en Tiro. Es posible también que el sacrificio de Dido constituya un intento posterior de describir algo que era bastante habitual en el mundo fenicio y que se practicaba con especial fervor en Cartago: un sacrificio humano en el momento de la fundación de una ciudad al objeto de asegurarse la buena disposición del dios Melqart.

Resulta decepcionante que no tengamos ningún objeto de Cartago que pueda datarse con seguridad en la primera mitad del siglo VIII; los documentos arqueológicos más antiguos son de alrededor del año 730 a.C., y hay fragmentos de cerámica posteriores a 750 a.C., aproximadamente. No deja de ser extraordinariamente sorprendente que los objetos más antiguos que han sobrevivido sean griegos y no fenicios, artefactos geomé-

tricos de Eubea en el Egeo, aunque, más adelante veremos que los eubeos habían fundado poco tiempo atrás su propia colonia en la bahía de Nápoles, por lo tanto, es posible que una parte de estos hallazgos procediera de allí.[40] La Cartago primitiva no estaba pues cerrada al comercio en desarrollo del mundo griego, ni tampoco al asentamiento de nuevos colonos. El desprecio de Homero por los comerciantes «sidonios» era el resultado del contacto entre las esferas comerciales fenicias y griegas. Es destacable que la cerámica griega fuera depositada como una ofrenda fundacional bajo el santuario conocido con el nombre de *tophet*, donde tenían lugar los sacrificios de niños, de los que trataremos más adelante.

Cartago se convertiría en poco tiempo en la reina de las colonias fenicias. Los historiadores suelen atribuir el ascenso de la ciudad a su excelente situación para los comerciantes que viajaban hacia y desde el sur de España. No obstante, resulta difícil encontrar objetos de origen español en los niveles más inferiores de la antigua Cartago. Otras explicaciones hacen hincapié en su origen como ciudad en la que buscaron refugio los exiliados tirios, los emigrantes procedentes de Citio, en Chipre, y los excedentes de población de las cada vez más prósperas ciudades levantinas, y que también absorbió a muchos bereberes locales. Ahora bien, la auténtica clave del éxito de Cartago no hay que buscarla ni en España ni en Fenicia, sino a las propias puertas de la ciudad: la riqueza agrícola de la región impresionó a los autores clásicos, que describieron las villas y las fincas que rodeaban la ciudad, y el Senado de Roma encargó incluso la traducción al latín y al griego de un tratado de agricultura del siglo v o iv escrito por el autor cartaginés Magón.[41] A diferencia de lo que ocurría en Tiro, la fortuna de la aristocracia de Cartago procedía de los cereales, del aceite de oliva y de los viñedos, y no del tinte púrpura, de los bosques de cedros o de los paneles de marfil. Todo esto concuerda bien con las pruebas pro-

porcionadas por los barcos redondeados que, como ya hemos visto, eran mucho más adecuados para el transporte de sacos de cereales y de tinajas llenas de vino y aceite que para el abastecimiento de costosos objetos de lujo. Cartago, sin duda, ya era grande y próspera mucho antes del año 600, algo que hubiera resultado inconcebible sin las excelentes reservas locales de alimentos. Cartago surgió con tanta fortaleza porque se convirtió en el núcleo de su propia red comercial en la que se incluían otros asentamientos fenicios en la región; Utica, en la costa de África, no estaba demasiado lejos, y era más antigua, pero nunca logró competir con Cartago. Motia, en Sicilia, por su parte, en determinados aspectos se parecía más a Tiro o Arvad que a Cartago, y ha sido descrita como «un modelo de asentamiento [fenicio] derivado».[42] Motia fue fundada en el siglo VIII en una pequeña isla a una corta distancia del extremo más occidental de Sicilia, cerca de la moderna Marsala; la isla está bien protegida y se encuentra situada entre «Isola Grande», de un tamaño razonable, y la costa de Sicilia.[43] Otra característica que recuerda a Tiro era la existencia de fábricas de tinte púrpura que la convertían en algo más que un emporio comercial: era un centro industrial donde, entre otras cosas, se producían objetos de hierro. Vivió su período de máximo auge en el siglo VII a.C., una época en la que los sacrificios de niños se hicieron cada vez más habituales, aunque la razón para ello dista mucho de estar clara. Los motios tenían en común con los tirios que no tenían bajo su control grandes extensiones de tierra interior, una circunstancia, por otra parte, que les estimularía a establecer relaciones amistosas con los indígenas élimos de Sicilia occidental, cuyo centro más importante y cercano era el gran santuario de Erice, que se alzaba sobre una cima que dominaba la costa occidental siciliana. De los élimos obtenían los cereales, el aceite y el vino que necesitaban, productos que abundaban en el oeste de Sicilia. Los motios también tenían ac-

ceso a las grandes y extensas salinas de Trapani, en la costa, al pie del monte Erice; y donde había sal, había también la oportunidad de conservar pescado, como por ejemplo el abundante atún que aparece cada temporada cerca de las costas de Sicilia. El pescado era una especialidad de los cartagineses, a quienes se les atribuye la invención de la maloliente salsa de pescado, *garum*, que tanto les gustaba a los romanos. Ahora bien, los fenicios no deseaban conquistar a sus vecinos. Sus asentamientos eran centros de comercio y de industria, y no intentaron establecer su dominio político sobre el oeste de Sicilia.

Las ambiciones territoriales fenicias, sin embargo, sí se extendieron más allá de Sicilia. A partir del año 750 empezaron a aparecer en el sur de Cerdeña grupos de colonias cuyo objetivo era no solo el de proporcionar puertos seguros, sino también controlar las zonas rurales, posiblemente para garantizarse los suministros de productos básicos. La mayor parte de estos asentamientos eran bases clásicas fenicias, construidas sobre istmos que sobresalían hacia el mar, como Tarras y Nora; en Sulcis, exactamente igual que en Cartago, los niveles excavados más inferiores contenían cerámica griega de Eubea.[44] Los fenicios se dirigieron hacia el interior y ocuparon algunos de los antiguos fuertes, o *nuraghi*, mientras mantenían, según todas las apariencias, relaciones pacíficas con los indígenas sardos, encantados de tener la oportunidad de venderles sus cereales y metales a los ricos mercaderes de Sulcis. El dominio de los fenicios y cartagineses sobre Sicilia se consolidó alrededor de 1540, cuando los cartagineses y los etruscos expulsaron a los griegos de Focea en una gran batalla naval frente a la costa de Alalia, en Córcega, una victoria que garantizó que Córcega y Cerdeña permanecieran ajenas a la esfera del mundo griego; habida cuenta del valor de Cerdeña como fuente de todo tipo de metales y de productos agrícolas, también reforzó significativamente el poder de los fenicios en el Mediterráneo occidental.

Aunque los griegos de Focea fundaron una base en Marsella, el lejano oeste del Mediterráneo quedó cerrado a la penetración intensiva de los griegos mientras Cartago fuera una gran potencia; quedaba así en manos de los fenicios explotar el potencial de sur de España y de Marruecos. La existencia de estos asentamientos nos dice dónde fueron a vivir los fenicios, pero no hasta dónde llegaron realmente en sus viajes. Las pruebas que atestiguan del impacto de los tirios provienen de las tumbas en Italia durante el siglo VI, pero queda por aclarar si los mercaderes fenicios y cartagineses eran agentes libres, o bien si estaban al servicio del Estado. En ocasiones, los monarcas les encargaban alguna misión a los mercaderes, que recibían una comisión por los servicios prestados, por ejemplo cuando operaban al servicio del monarca asirio. En Occidente, podían trabajar en libertad y eran sus propios amos. Al principio, fueron los proveedores de las cortes principescas de Etruria y de la propia Cartago, pero al llegar el año 500 habían construido unas redes comerciales que dependían de sus propias inversiones y que les proporcionaban beneficios directos; trabajar para otros ya no tenía ningún interés.

El atractivo del lejano oeste fue en aumento. Los escritores griegos, uno de ellos, por ejemplo, Estrabón (que escribía a principios del siglo I d.C.), insistían en la importancia del sur de España como fuente de plata. Los fenicios tenían varias bases en el sur de España cerca de Gibraltar, en los accesos al estrecho, en Montilla, Málaga, Almuñécar y otros puntos ahora sepultados bajo el hormigón de la Costa del Sol. Algunos de estos asentamientos se encontraban a unas pocas horas, incluso pocos minutos, a pie los unos de los otros, y la mayor parte de ellos estaban ligados a la economía y sociedad locales, aunque el hallazgo cerca de Málaga de cerámica etrusca del siglo VI elegantemente bruñida apunta a la existencia de vínculos más amplios.[45] En Ibiza existía un asentamiento fenicio primitivo des-

de el que podía verse la lejana península ibérica y donde se desarrollaba el habitual comercio de metales a cambio de aceite y vino, si bien otro de los puntos fuertes de Ibiza a lo largo de su historia han sido sus luminosas salinas. En la península ibérica, resulta instructivo el caso de la pequeña población de Toscanos, fundada alrededor del año 730 a.C. Toscanos era una comunidad que, entre mediados y finales del siglo VII a.C., llegó a albergar hasta unas 1.500 personas, cuyos artesanos producían objetos de cobre y de hierro y que, por alguna razón, en el año ya 550 había sido abandonada. La impresión que se desprende de Toscanos es que se trataba de un modesto centro de comercio fenicio adaptado a las necesidades de la población ibérica local, y que, en el marco más amplio de las redes comerciales fenicias, no tenía una especial importancia, aunque Toscanos tiene bastante relevancia si uno quiere comprender cómo los íberos se transformaron mediante el contacto con los pueblos procedentes del este.

De hecho, la principal base fenicia en esta región se encontraba más allá del estrecho de Gibraltar, en Gadir, o Cádiz; la Cádiz primitiva también forma parte de la historia del Mediterráneo puesto que los beneficios que generaba alimentaban las redes mediterráneas de los fenicios. Igual que tantos otros asentamientos fenicios, Gadir fue fundada en una isla frente a la costa, aunque la fecha tradicional de 1104 a.C. se adelante en más de 300 años a la fecha real de su fundación. En Cádiz, los fenicios construyeron un templo de Melqart, y Cicerón dejaría constancia más tarde de que en dicho templo se habían celebrado sacrificios humanos, posiblemente un sacrificio de primavera en honor de la resurrección anual de Melqart documentado en los mitos cananeos. Se trataba de un próspero templo que no solo funcionaba como centro de culto, sino que también se utilizaba como almacén de objetos preciosos, algo que se consideraba normal en el antiguo mundo comercial mediterráneo. Y

había muchas cosas que almacenar en el santuario de Melqart, puesto que Gadir era la primera puerta de entrada al rico territorio que desde los días de Herodoto se conocía con el nombre de Tartesos. Tartesos ha sido objeto de debate entre los investigadores casi desde la Antigüedad. Algunos han creído que se trataba de una ciudad, incluso de un río; en la actualidad, se entiende que el nombre hace referencia a un reino o a una región del sur de España habitada por población indígena íbera. Su gran atractivo, o más bien el de las tierras y llanuras de la cuenca del río Guadalquivir, radicaba en sus depósitos de plata: «obtención y producción de plata [...] equivale a hablar [...] de Tartesos».[46] Si hemos de creer a Herodoto, los vientos desviaron de su rumbo al comerciante griego Coleo de Samos, quien llegó al sur de España a mediados del siglo VII y de donde regresó con sesenta talentos de plata (tal vez unos 2.000 kilos) de Tartesos. El dudoso nombre atribuido al monarca local que conoció Coleo era el de Argantonio, las primeras letras del cual significan «plata».

Fueron los fenicios y no los íberos los que transportaron la plata hacia el este, hasta Grecia y Asia, según testimonios posteriores de Diodoro de Sicilia (siglo I a.C.). A cambio, los fenicios llevaban aceite de oliva y ejemplos de su propia artesanía tales como joyas, objetos de marfil, pequeños frascos de perfume y tejidos; ya incluso desde el siglo VIII, les enseñaron a los tartesios a extraer, refinar y procesar los metales, aplicando sofisticados métodos. La relación entre fenicios e íberos no era una relación de explotación «colonial» o de «comercio injusto», como ha afirmado, siguiendo una tendencia que está de moda, una investigadora española.[47] Fueron los tartesios los que emprendieron con entusiasmo la tarea de extraer y fundir no solo plata, sino también cobre y oro, en los centros mineros en el sur de España y de Portugal, y, según reconocen incluso los adictos a la interpretación «colonialista», los íberos locales con-

trolaban «todos los aspectos de la producción» y mantenían «un firme control sobre sus propios recursos», desde la extracción hasta la fundición; las élites íberas se beneficiaron de este comercio en el mismo grado que los fenicios. Los artistas locales empezaron a adoptar los estilos fenicios, y la fortuna que adquirieron los príncipes íberos les permitió mantener un lujoso estilo de vida. En el sur de la península ibérica, el contacto con el este transformó una sociedad tradicional del oeste, igual que estaba ocurriendo a una escala aún mayor en Etruria. Los fenicios no solo tenían los brazos muy largos, sus actividades tenían también el poder de elevar la vida política y económica de una tierra remota hasta hacerla alcanzar cotas desconocidas. Estaban empezando a transformar todo el Mediterráneo.

Tartesos ha sido a menudo equiparado a las tierras ricas en metal de Tarsis que menciona una y otra vez la Biblia hebrea. Jonás, huyendo de Dios, salió de Jaffa en dirección a Tarsis, y el autor de esta crónica bíblica entendió con toda claridad que esta ciudad se encontraba en algún lugar muy remoto, en el punto más lejano al que uno podía llegar tras cruzar el mar. Isaías, por su parte, en su aterradora profecía relacionada con Tiro, explica que unos barcos procedentes de Tarsis, tras hacer escala en Kittim (Citio, en Chipre) se enteran de la destrucción de su ciudad natal: «¡Giman, naves de Tarsis, porque su puerto ha sido devastado!».[48]

IV

Los fenicios, para hacer funcionar este sistema de comercio, como ya hemos visto antes, no utilizaban demasiado la moneda, sino que le daban mucha más importancia a su capacidad de dejar constancia de lo que estaban haciendo. Los mercaderes estaban alfabetizados y utilizaban un escritura lineal sencilla fácil de aprender y rápida de escribir, el antepasado del más moderno de los alfabetos (en el sentido estricto del término: una escritura con aproximadamente una letra para cada sonido).[49]

Hasta entonces, el arte de leer y escribir había sido sobre todo una destreza reservada a los sacerdotes, puesto que solo personas bien instruidas eran capaces de leer las complejas combinaciones de sonidos en los tres sistemas de escritura egipcios; incluso las escrituras silábicas tales como la Lineal B eran difíciles de manejar, y más aún cuando se superponían a una lengua como el griego, que no podía descomponerse fácilmente en sencillas sílabas compuestas de una consonante y una sílaba. En la escritura fenicia, el símbolo de una casa representa una «b» porque la palabra que designa una casa, *bet*, empieza con una «b». Muchas de las veintidós letras del alfabeto fenicio, aunque no todas, empezando por la primera, *alef*, el «buey», surgieron a partir del mismo proceso. El secreto del éxito de este alfabeto radica en la total exclusión de vocales, introducidas más tarde por los griegos. *Mlk* podía por lo tanto representar «gobierna» o «gobernó», dependiendo de qué vocales se utilizaran y que el lector atento asignaba según el contexto. El primer ejemplo conocido de este sistema de escritura es el que sobrevive en el sarcófago del rey Ahiram de Biblos, del siglo x. Lo que importa no es si los fenicios inventaron el alfabeto a partir de la nada (es posible que un sistema de escritura utilizado en el Sinaí proporcionara algunas letras), sino el hecho de que difundieron su alfabeto por todo el Mediterráneo, no solo entre sus asentamientos en el oeste, como demuestra la estela de Nora, sino también entre sus vecinos, los griegos de Jonia, quienes transformaron las letras que consideraban superfluas, por ejemplo las oclusivas guturales, que no existen en el griego, en sonidos vocálicos, y rediseñaron ligeramente la mayor parte de los signos.[50]

Lo que los fenicios poseían en cuanto a literatura constituye un misterio. Los cananeos de Ugarit produjeron una gran cantidad de extraordinarios poemas religiosos no demasiado diferentes a los salmos, y los cartagineses escribieron tratados de

agricultura. Existe una tendencia a infravalorar a los fenicios y a considerar su producción poco original; por otra parte, es evidente su dependencia de los modelos artísticos egipcios y asirios en el ámbito artístico, como por ejemplo, en sus tallas de marfil. Esto, por supuesto, era lo que querían los consumidores de todo el Oriente Próximo y el Mediterráneo, objetos que llevaran el sello, no de las ciudades cananeas sedientas de beneficios económicos, sino el de las grandes civilizaciones imperiales del Nilo, del Tigris y del Éufrates, y los fenicios sabían cómo satisfacer esta demanda de sus clientes procedentes de regiones tan occidentales como Tartesos y Toscana. La difusión de la cultura fenicia por todo el Mediterráneo, llegando incluso hasta el sur de España, a través de sus asentamientos y por medio de los intercambios comerciales con los pueblos indígenas, es importante no solo porque hizo llegar estilos orientales hasta el occidente más alejado, sino también porque se trataba de la primera vez que los marinos orientales habían llegado tan lejos a través del mar, mucho más allá de lo que habían hecho los navegantes micénicos, que se habían limitado a costear con cautela desde el oeste de Grecia hasta el sur de Italia y Sicilia.

Aunque los fenicios se casaron con los pueblos indígenas, no perdieron su cultura mediterránea distintiva, la identidad que los distinguía como «tirios» o «cananeos», y nada demostraba con más fuerza el mantenimiento de dicha identidad que la práctica del sacrificio humano, que llevaron consigo desde las tierras de Canaán. Se trataba de una práctica por la que los autores bíblicos y clásicos mostraron una profunda repugnancia: la historia del sacrificio fallido de Isaac es una de las numerosas diatribas en contra del sacrificio infantil. Una práctica que se intensificó, si cabe, en los nuevos asentamientos, en especial en los de Cartago, Sulcis y Motia. En el *tophet* de Cartago, situado al sur de la ciudad y que puede ser visitado en la actualidad, se sacrificaron niños a Baal durante seiscientos años; en los últi-

mos doscientos años de la ciudad, se llenaron 20.000 urnas con los huesos de los niños (y, en ocasiones, con los de pequeños animales), lo que da una media de unas 100 urnas al año, teniendo presente que una urna podía contener los huesos de varios niños. Los *tophets* eran lugares de veneración muy especiales. Muchas de las urnas contenían los restos de lo que parecían fetos, bebés nacidos prematuros y producto de abortos espontáneos, y en una sociedad en la que el índice de mortandad infantil debía de ser muy alto, muchos otros restos eran probablemente de niños que fallecieron de muerte natural. Los *tophets* eran, por lo tanto, cementerios de niños muertos prematuramente, puesto que una vez alcanzada la edad adulta, el entierro sustituía la cremación.[51] En consecuencia, aunque se llevaban a cabo sacrificios humanos, tal y como insisten las fuentes bíblicas y clásicas, eran menos frecuentes de lo que sugieren a primera vista la gran cantidad de jarras que contienen huesos infantiles calcinados, y su frecuencia aumentaba cuando amenazaba el peligro, eran un modo de apaciguar a los dioses. Dos historiadores griegos informan de que cuando Cartago fue asediada por el tirano de Siracusa en el año 310, los ancianos de la ciudad decidieron que necesitaban apaciguar a Baal, en cuyo desagrado habían incurrido las familias nobles al haber sacrificado esclavos en lugar de a sus primogénitos; los cartagineses le ofrecieron entonces a su airado dios quinientos niños de familia noble. Una estela del siglo IV procedente del *tophet* de Cartago muestra la imagen de un sacerdote tocado de un gorro plano parecido a un fez y vestido de una túnica transparente llevando a un niño al ara del sacrificio. La práctica, descrita por los textos bíblicos y clásicos, consistía en dejar al niño vivo sobre los brazos extendidos de la estatua de Baal; las víctimas del sacrificio caían entonces, vivas, desde los brazos del dios al interior de un horno incandescente instalado bajo la estatua y en el que el ardía un fuego abrasador.[52] El sacrificio infantil era el

modo de afirmar su identidad como servidores de Baal, de Melqart y del panteón fenicio, y también su identidad de tirios cientos de años después que sus antepasados hubieran emigrado desde Líbano hasta el norte de África, Sicilia y Cerdeña. Así pues, aunque pueda parecer que la producción artística de los fenicios, y más en particular la de los cartagineses, carecía de originalidad, lo cierto es que este era un pueblo que tenía un poderoso sentido de su propia identidad.

Capítulo 2

LOS HEREDEROS DE ULISES, 800 A. C.-550 A. C.

I

Si los griegos primitivos poseían el mismo poderoso sentido de identidad que los fenicios es algo que dista mucho de estar claro. Los diversos hablantes de griego del Peloponeso, Ática y el Egeo no empezaron a poner un fuerte énfasis sobre lo que tenían en común hasta que en el siglo VI una inmensa amenaza persa pareció cernirse sobre ellos desde el este, y los encarnizados conflictos con las armadas cartaginesa y etrusca en el oeste reforzaron todavía más el sentido de identidad helénica.[1] Los griegos se conocían a sí mismos como grupos diferenciados de jonios, dorios, eolios y arcadios, más que como helenos. Estaban los espartanos, orgullosos herederos del nombre de Doro, y que se veían a sí mismos como inmigrantes recientes del norte. Estaban los atenienses, que insistían en que eran los descendientes de otros griegos más antiguos a los que nunca nadie había conquistado. Estaban los jonios, cuya sociedad prosperaba en los nuevos asentamientos al otro lado del Egeo, en Quíos, en Lesbos y en la costa asiática. Los «griegos» no pueden definirse simplemente como aquellos que gozaban de las leyendas de los dioses y héroes griegos que eran moneda corriente en otros lugares, en especial entre los etruscos; tampoco hubieran deseado los griegos reconocer como compatriotas griegos a todos los habitantes de lo que hoy en día llamamos Grecia, puesto que entre la población de las islas y de las costas identificaron restos extraños de pueblos anteriores, a los que dieron el nombre genérico de «pelagios» o «tirsenios»; por otra parte, los propios grecoparlantes habían iniciado un movimiento hacia el exterior, en dirección a Asia Menor, donde permanecerían durante más dos milenios y medio, y hacia Sicilia, Italia y el norte de África.

Cómo, cuándo y por qué se inició esta gran diáspora sigue siendo uno de los grandes interrogantes de principios de la Edad de Hierro del Mediterráneo. Lo que es seguro es que transformó la región, llevando objetos y dioses, estilos e ideas, además de gente, incluso hasta zonas tan occidentales como España, y tan orientales como Siria. Los griegos recuerdan estos movimientos de gente y de cosas por medio de leyendas complejas y a menudo contradictorias que hablan de antiguos antepasados que extendieron su semilla por todo el Mediterráneo: en ocasiones, las leyendas explicaban que pueblos enteros se embarcaron en naves que los transportaron a distancias de muchos cientos de kilómetros. Las leyendas dicen más acerca de la época en la que se explicaban y en la que se difundían que acerca de aquel remoto pasado en el que se suponía que habían vivido estos héroes,[2] y con ellas creció la obsesión por identificarse con remotos ancestros y por vincular los nombres de los lugares y de los pueblos a los de dichos ancestros, cuyos propios movimientos podían entonces ser seguidos gracias a una serie de lo que ahora sabemos que son falsas etimologías y hechos fantásticos.


Cuma
Isquia
(Pitecusa)
Taras
Sibaris
Epidamnos
Kérkira
Ítaca
Eubea
Focea
Corinto
Al-Mina
Cartago
Siracusa
Naukratis
0 400 millas
0 400 600 km

Para los antiguos griegos, las consecuencias de la caída de Troya no se limitaron al derrumbe del mundo heroico de Micenas y de Pilos, sino que también quedó en la memoria histórica como el momento en el que los griegos se pusieron en marcha y empezaron a navegar por el Mediterráneo y más allá; se trataba de una época en la que los marinos se enfrentaban a los peligros del mar abierto, peligros animados en forma de cantarinas sirenas, de la bruja Circe, o de cíclopes de un solo ojo. Los mares agitados por las tormentas de la *Odisea* de Homero y de las otras leyendas que hablan de héroes que regresan de Troya (un grupo de hombres conocidos como los *nostoi*, o «los que regresan») seguían siendo lugares muy inciertos cuyos límites físicos apenas se describían. Poseidón, dios de las olas, concibió una gran antipatía por Ulises, Odiseo en griego, e intentaba constantemente destrozar su frágil embarcación y arrojarla al mar abierto; «todos los dioses le compadecían, todos excepto uno, Poseidón, cuyo odio perseguiría al divino Ulises hasta su tierra natal», y más todavía después que Ulises matara a su monstruoso hijo, el cíclope Polifemo.[3] El objetivo último de los viajeros, que se tratara de Ulises en el oeste, o de Menelao de Esparta en Libia y en Egipto, era el de regresar a su hogar. El mundo más allá estaba lleno de tentaciones, por ejemplo la isla de los lotófagos o la cueva de Calipso, y nada podía sustituir al hogar junto al que se sentaba la reina Penélope a tejer mientras esperaba a su marido extraviado y rechazaba a sus jaraneros pretendientes. A los comentaristas clásicos griegos de Homero no les cabía ninguna duda de que podían identificar muchos de los lugares mencionados en la *Odisea*, en especial en las aguas que rodeaban el sur de Italia y de Sicilia: las traicioneras aguas de Escila y Caribdis acabaron siendo asociadas a las rápidas corrientes del estrecho de Mesina, mientras que la isla de los lotófagos guardaba un cierto parecido a Djerba, frente a la costa de lo que hoy es Túnez. Dieron por sentado que Kérkira (Corfú) era

el reino del rey Alcínoo a quien Ulises narró sus aventuras tras naufragar en la costa de la isla y ser socorrido por la hermosa hija del rey, Nausica, que pudo ver su nobleza a través de su mísera desnudez.[4] Quienquiera que fuera y cuandoquiera que viviera (tal vez alrededor del año 700 a.C.), Homero nunca fue demasiado específico con respecto a su geografía. Sin duda era tentador tratar la *Odisea* como si fuera una guía de viajes del Mediterráneo de los primeros navegantes griegos, y algunos investigadores y marinos serios han intentado seguir la ruta de Ulises, dando por supuesto que la leyenda de sus aventuras oculta realidad histórica.[5] Sin embargo, los mares de Homero son creaciones basadas en crónicas del Mediterráneo y del mar Negro, posiblemente con una pizca de Atlántico incorporado a ese cóctel. Por ejemplo, el nombre de la isla de Eea, donde vivía Circe, da a entender que se encontraba en algún lugar del este, en dirección al alba. El poeta Hesíodo, casi contemporáneo de Homero, decidió, por el contrario, que Circe debía de haber vivido cerca de Italia. En manos de los poetas, el mapa del Mediterráneo era infinitamente maleable.[6]

Los griegos y sus vecinos conocían las convulsiones que habían puesto en movimiento a los pueblos en los siglos posteriores a la caída de Troya, y personalizaron la historia de las migraciones aislando a las personas individuales de quienes eran descendientes. La leyenda se repitió una y otra vez, hasta que entre los romanos acabó por convertirse en una certeza, que ellos eran descendientes del viajero troyano Eneas, en cuyas aventuras abundaba un exceso de experiencias copiadas de la vida de Ulises, la más notable de ellas, una visita al inframundo. Ahora bien, también algunos etruscos estaban convencidos de que descendían de Odiseo (conocido como *Ulíse*, de ahí la forma latina «Ulises») o de Eneas. Los héroes griegos y troyanos entraron a formar parte del conjunto de las leyendas mediterráneas sobre las que los griegos perdieron los derechos de autor exclu-

sivos. Al fin y al cabo, Homero solo había explicado una pequeña parte de la historia: unos pocos días del asedio de Troya en la *Ilíada*, y los largos viajes de un único héroe, y los de su hijo en busca de su padre, en la *Odisea*. Quedaban muchas oportunidades de rellenar los huecos, y era mucha la tradición oral que los autores griegos podían explotar, desde Hesíodo, en el siglo VII, hasta los grandes dramaturgos de Atenas, quienes narraron emotivas crónicas de la lucha por el poder en Micenas tras el regreso al hogar de Agamenón y su asesinato en el baño. La evidencia más clara de la rápida difusión del ciclo troyano puede encontrarse en las pinturas de las cerámicas, en los espejos grabados y en objetos diversos que ilustran no solo las historias de las que dejó constancia Homero, sino también otros aspectos de la guerra de Troya y de sus consecuencias, imágenes que aparecen ya en el siglo VII a.C.; en la cerámica griega posterior al año 600 más o menos pueden verse escenas específicas de la *Odisea*, entre ellas, el episodio de las sirenas y, algo más tarde, la leyenda de la embrujadora Circe.[7]

La *Odisea* tiene una característica insólita, la imprecisa situación de los puertos en los que recaló su héroe y la situación descentrada de su tierra natal. Ítaca se encontraba en los límites más alejados del mundo micénico, el trampolín desde el que los primeros mercaderes micénicos podían lanzarse a la aventura hacia el sur de Italia. Más allá de Ítaca y de las otras islas del Jónico se hallaba Kérkira, desde donde una breve travesía marítima llevaba los barcos hasta el sur de Italia, dándoles acceso a la colonia espartana de Taras, fundada en 706 a.C. y muy cerca del yacimiento de Scoglio del Tonno donde en los siglos anteriores los indígenas del sur de Italia habían adquirido grandes cantidades de cerámica micénica. La cerámica procedente de Corinto y de Eubea, en el Egeo occidental, empezó a llegar a Ítaca después del año 800 y, al parecer, la pequeña ciudad de Aetos, donde se han encontrado muchas vasijas de Corinto, era un

puerto de escala corintio; Aetos tenía un santuario en el que los marineros ofrendaban objetos tales como cuentas de ámbar, amuletos de bronce y adornos de oro de Creta.[8] Muy poco ha sobrevivido que demuestre la presencia de un próspero centro micénico en Ítaca, aunque Schliemann pusiera todo su empeño en encontrar el palacio de Ulises. La isla, no obstante, no se vio sacudida por ninguna revolución a finales de la Edad de Bronce, los antiguos centros de culto siguieron prosperando, y la persistencia de la antigua población y de sus costumbres puede tal vez explicar la supervivencia del abundante corpus de narraciones sobre el héroe que regresa al hogar y que relatan las aventuras de otros *nostoi*. A mediados del siglo VIII, en Polis se construyó un santuario dedicado a Ulises, y durante los siglos posteriores, los griegos creyeron que este lugar conmemoraba la ofrenda de trípodes de bronce que hizo Ulises en este lugar tras conseguir por fin regresar a su isla natal; sus devotos dejaron sus propios trípodes en el lugar, que han sido recuperados del suelo.[9]

Homero era consciente de que los comerciantes estaban abriendo el mar más allá del Egeo. Admiraba la audacia de los piratas y despreciaba los métodos mercenarios de los mercaderes, e hizo la siguiente descripción de un comerciante fenicio: «un hombre de mente engañosa… que había hecho mucho daño», puesto que esta era una nación «traicionera» de «pequeños delincuentes».[10] Homero sentía nostalgia de los días en que la forma ideal de intercambio no era el comercio entre los mercaderes sino los regalos entre nobles guerreros: «regaló a Menelao dos argénteas bañeras, dos trípodes y diez talentos de oro». La imagen que daba Homero, la de una sociedad heroica gobernada por los códigos de conducta tradicionales, llevó a Moses Finley a evocar un «mundo de Ulises» que precedió al mundo comercializado de los mercaderes griegos.[11] Sin embargo, incluso Homero era ambivalente. Los príncipes también podían

ser mercaderes, e incluso los dioses podían adoptar la figura de mercaderes. Al principio de la *Odisea*, Atenea adopta la figura de un príncipe comerciante para aparecerse ante Telémaco, el hijo de Ulises:

> Me llamo Mentes; tengo a gala ser hijo del prudente Anquíalo y reino sobre los buenos remeros de Tafos. Acabo de desembarcar, como ves, tengo allí mi nave y mis tripulantes, y sobre las olas vinosas me dirijo a Temesa, donde sus habitantes hablan otro idioma, para cambiar por bronce mi flete de hierro, reluciente».[12]

Se ha aceptado en general que Temesa es un lugar del sur de Italia, pero lo cierto es que podría estar en cualquier sitio. La verdad es que el alcance del radar homérico apenas se extendía más allá de Italia. Homero mencionó en alguna ocasión a los sicilianos, aunque la mayor parte de las referencias aparecen en el libro vigesimocuarto de la *Odisea*, lo que es, o bien una conclusión posterior y espuria del trabajo, o bien una versión muy corrompida de cualquier texto anterior.

En uno de los pasajes más famosos de la *Odisea*, Homero describe el encuentro entre la tripulación de Ulises y los cíclopes, un pasaje que puede interpretarse como una crónica del profundo temor que sentían los griegos, pese a toda su pátina de cultura, cuando entraban en contacto con pueblos extraños y primitivos. Homero no tenía ningún problema en diferenciar las cualidades de la civilización y las de lo salvaje. Los cíclopes eran «soberbios y terribles», «sin fe ni leyes», y no se molestaban en arar la tierra sino que se limitaban a recolectar lo que necesitaban; «no celebran asambleas para juzgar o deliberar, pero […] cada uno dicta su ley», llevaban una vida poco social, y vivían en cuevas sin prestar ninguna atención a sus vecinos.[13] Son caníbales, y no muestran respeto por los dioses.[14] Por encima de todo, no conocían los beneficios del comercio:

> […] el país de los cíclopes no hay una sola nave pintada de rojo, ni un solo carpintero capaz de construirlas. Si poseyeran buenos navíos de remo para ir de ciudad en ciudad a través de los mares a buscar los productos que intercambian los humanos, ¡qué hermosa ciudad se alzaría en su isla![15]

En contraste, Atenea le aconseja a Telémaco buscar noticias de su padre: «equipa el mejor de tus navíos con veinte remos, lo mejor que puedas encontrar» caracterizando así su isla como un lugar donde cualquiera podía dedicarse al oficio de marino.[16] En la sociedad griega los desplazamientos por mar eran algo natural y sencillo, era una sociedad móvil que empezaba a establecer contacto con otras sociedades en diferentes puntos del Mediterráneo; los griegos y los fenicios, unidos o en competencia, estaban empezando no solo a dar lugar a un renacimiento en sus propios territorios de origen, sino también a crear sociedades dinámicas basadas en las ciudades en lugares lejanos de su tierra natal, y ejercieron una profunda influencia sobre los otros pueblos más allá de las tierras que colonizaron.

II

El establecimiento de contactos entre los griegos del Egeo (específicamente, Eubea) y las tierras orientadas al mar Tirreno ha sido descrito con gran entusiasmo como un momento cuya «importancia supera a cualquier otro avance logrado por la civilización occidental en la Antigüedad».[17] Fue un momento importante, no solo para los territorios italianos en los que se introdujeron los primeros comerciantes y colonos griegos, sino también para los territorios de donde procedían estos comerciantes y colonos, regiones que prosperaron como centros de comercio: tras el eclipse de las ciudades eubeas, Corinto adquirió una posición dominante en este tráfico, y enviaba al oeste miles de sus elegantes vasijas de cerámica, llevando de regreso materias primas tales como metales o alimentos; después de Corinto, también Atenas adquirió un papel igual de dominante en siglo v. Tras el desplome de la civilización de la Edad de Bronce, serían estos recursos y contactos extranjeros los que posibilitarían el gran Renacimiento de los territorios griegos y la difusión de objetos de los estilos distintivos preferidos por los artesanos y artistas griegos, convirtiendo así el arte de los

griegos en el punto de referencia de los artistas indígenas íberos y de los etruscos del lejano oeste. Escribir la historia de la civilización griega limitándose al ascenso de Atenas y Esparta y sin hacer demasiada referencia a las aguas del Mediterráneo central y occidental es lo mismo que escribir la historia del Renacimiento italiano limitándose solo a lo ocurrido en Florencia y en Venecia.

A juzgar por los hallazgos en la isla de Vivara, el primer contacto entre los griegos y la bahía de Nápoles se remonta a la época micénica. Los eubeos fundaron una base en la vecina isla de Isquia alrededor de 750 a.C. No hay nada que indique que estuvieran siguiendo conscientemente los pasos de sus precursores de la Edad de Bronce; en cualquier caso, hay algo extraño en el hecho de que el primer asentamiento griego en Italia de la Edad de Hierro se encontrara en un punto tan interior del mar Tirreno. Poco tiempo después, le seguiría un asentamiento en tierras continentales, en Cumas (Cumae), en la misma gran bahía.[18] Medio siglo más tarde, los espartanos fundaron una colonia en Taras (Tarento), en el talón de Italia, a una distancia accesible por barco desde las islas Jónicas y del golfo de Corinto, una ubicación que parece mucho más lógica para un primer intento de implantación en territorio italiano. Aun así, a los fenicios se les atribuía la reputación de haber navegado por el norte de África y más allá de Gibraltar, hasta Tartesos, incluso antes de esta época. Estas largas y ambiciosas rutas marítimas encontraron su razón de ser en la búsqueda de metales, el cobre y el hierro en Toscana y en Cerdeña, o la plata de Cerdeña y del sur de España. Una crónica griega posterior de los viajes de los fenicios a Tartesos expresaba la maravillada admiración del autor por las riquezas que podían encontrarse en el lejano oeste, y explicaba que estos mercaderes transportaban aceite hacia poniente y regresaban con «tal cantidad de plata, que no tenían ya dónde guardarla ni podían coger más. Antes bien, al

abandonar aquellos confines, se vieron obligados a fabricar de plata no solo los artículos de uso más corriente, sino incluso las anclas de las naves».[19] También veremos más adelante que se han hallado pruebas suficientes de la existencia de contactos amistosos entre griegos y fenicios en estas aguas que sugieren que la apertura de estas vías marítimas fue, hasta cierto punto, una empresa conjunta, aunque los mayores asentamientos, por ejemplo los de Cartago o Cumas, adquirieran una identidad étnica distintiva (en el caso de las ciudades griegas, no como ciudades griegas, sino como eubeas, dorias o jónicas).

El misterio rodea ambos extremos de la ruta que unía Eubea a Isquia. Dista mucho de estar claro por qué el primer centro de comercio y el primer asentamiento de ultramar significativo surgido después de la larga recesión de la «Época Oscura» fue Eubea.[20] Eubea es una isla alargada y boscosa que se extiende a lo largo del territorio continental griego y que está separada del continente por una distancia de apenas unos pocos kilómetros, un estrecho canal cuya travesía despertó un terror irracional en Hesíodo que él mismo describe. La explicación más posible radica en que las dos principales ciudades de la isla, Calcis y Eretria, contaban con excelente recursos naturales que empezaron a explotar a través del comercio local, cuyo alcance llegaba hasta Atenas y Corinto. Eubea era rica en madera, fundamental para los constructores de barcos; es más, uno de los himnos homéricos (una serie de poemas de alabanza a los dioses escrita en los siglos VII o VI en lo que se supone que es estilo homérico) dedicado a Apolo, describía la isla y la calificaba de «famosa por sus barcos». El vino era otro de sus recursos, y el vocablo del griego antiguo *woinos* pasó a Italia, donde los etruscos la transformaron en una palabra que los romanos oían como *vinum*.[21] El nombre de una de sus ciudades, Calcis, sugiere que en la zona había minas de cobre (*kahlkon*), y unos moldes para fundir pies de trípode descubiertos en Lefkandi, en Eubea, datan de

finales del siglo x a.C. Lefkandi era en aquella época una ciudad próspera. Los arqueólogos han excavado allí un gran edificio con un ábside en su extremo que data de antes del año 950 a.C.; el edificio mide 45 por 10 metros, estaba construido con ladrillos de adobe sobre cimientos de piedra y tenía el tejado de paja. Era el mausoleo de un gran guerrero que fue encontrado envuelto en un sudario de lino, del que sobreviven todavía algunos fragmentos, y enterrado junto a su espada y su lanza de hierro, en compañía de tres caballos que le habían acompañado al otro mundo. En el mismo edificio también se halló una mujer enterrada con joyería de oro y unos broches de bronce y de hierro.[22]

Los eubeos no dedicaron todos sus esfuerzos a Isquia. Es más, su objetivo era convertir Calcis y Eretria en puertos de escala a medio camino entre las redes comerciales del Mediterráneo occidental y las del oriental. La cerámica de la costa de Siria ya llegaba a Lefkandi desde finales del siglo x y los vínculos con Siria se estrecharon tras fundar una factoría de comercio en alMina alrededor del año 825 a.C. Este yacimiento arqueológico fue excavado antes de la segunda guerra mundial por sir Leonard Wooley, quien demostró sin lugar a dudas su importancia como centro industrial y de comercio orientado a todos los puntos cardinales: hacia el próspero imperio de los asirios, siguiendo la costa hasta Tiro y Sidón, pero también al otro lado del mar abierto, hasta las tierras de *Yavan*, «Jonia», es decir, los griegos.[23] Más estrechos aún eran los lazos con Chipre, isla que daba acceso a las ciudades de Siria, del sur de Anatolia y del delta del Nilo, y que era punto de encuentro de todas las culturas de la costa mediterránea; los habitantes fenicios de Citio coexistían confortablemente con los colonos y mercaderes griegos. En algunos yacimientos de Eubea se han encontrado también una cabeza de bordón de bronce procedente de Chipre y objetos de oro, fayenza, ámbar y cristal de roca originarios de

Egipto o del Levante.[24] Los fragmentos del delicado tejido hallado en la tumba del guerrero en Lefkandi indican que los textiles de calidad eran otro aliciente; la reputación de la costa de Siria como proveedora de tejidos y de tintes atrajo la atención de los griegos hacia el Levante. Todo ello convirtió a Eubea en la zona más próspera del mundo griego en el siglo IX, después de la helenizada Chipre. Menos claro está quién llevó todos esos productos a Eubea. El auge de la isla se inició antes de que los navegantes de Calcis y de Eretria fundaran su asentamiento en Isquia, en el siglo VIII. Probablemente los mercaderes que llegaron desde Chipre y del Levante no fueran ni siquiera griegos, sino fenicios, lo que explicaría por qué los poetas griegos más antiguos conocían a los mercaderes fenicios y sus refinadas técnicas.

El otro misterio es qué obtuvieron los eubeos a cambio de las mercancías que ellos adquirían en Chipre y el Levante. Cuando abrieron las rutas hacia el oeste, lograron acceder a reservas de metales tales como el cobre o el hierro, puesto que, al parecer, los recursos locales ya no bastaban para satisfacer la ansiosa demanda de los eubeos de productos orientales. No obstante, en general solían satisfacer la demanda con artículos de los que no ha quedado constancia clara en el suelo: sacos de cereales, ánforas llenas de vino y de aceite, y frascos tapados que contenían perfumes. Cuando su cerámica llegó a lugares tan distantes como el reino de Israel o el de Cilicia, en el sur de Anatolia, es muy posible que fuera apreciada por su diseño, pero lo que más importaba era su contenido. Y entonces, cuando este comercio se convirtió en habitual, la presión de tener que pagar por cada vez más productos de lujo orientales estimuló nuevas búsquedas de metales y de otras materias primas que pudieran utilizarse como pago, lo que llevaría a los eubeos hasta las aguas del mar Tirreno. El contacto directo o indirecto con Cerdeña existió, y ha quedado documentado en los hallaz-

gos de cerámica de origen eubeo, o al menos de estilo eubeo. Más provechosas aún eran las reservas de hierro de la costa y del interior de Toscana, una región de prósperos poblados que estaban a punto de incorporarse a la rica cultura urbana de los etruscos. Así pues, los eubeos, al principio gradualmente, empezaron a establecer contacto con las tierras que rodean al mar Tirreno, primero por medio de intermediarios fenicios, y más tarde con sus propios barcos.

Los eubeos decidieron instalar su base en Isquia, y no deja de ser extraño que la llamaran *Pithecoussai*, Pitecusa, «el sitio de los monos»; uno de los atractivos de la isla eran sus viñedos, y otro, su segura situación cerca de la costa italiana; desde Pitecusa, los comerciantes eubeos podían irradiarse hacia el exterior en busca de las hortalizas del sur y del centro de Italia y de las islas italianas.[25] Más o menos entre los años 750 y 700 a.C., en el lugar conocido ahora como Lacco Ameno, existió un próspero emporio comercial e industrial, y dos extraordinarios hallazgos arrojan luz sobre los vínculos entre este remoto asentamiento y el mundo griego. Uno de ellos es una copa, manufacturada en Rodas y depositada en la tumba de un niño de apenas diez años de edad. Después de ser fabricada, se grabó en la copa una desenfadada inscripción:

> La copa de Néstor era sin duda óptima para beber, mas de aquel que bebiere de esta otra, se apoderará al punto el deseo de Afrodita de hermosa corona[26]

La copa de Néstor, relata la *Odisea*, estaba hecha de oro, pero el vino que se vertía en ella adquiría una potencia que solo el oro no podía conferir.[27] Esta inscripción tiene muchas características extraordinarias. Está escrita en la versión del alfabeto griego que preferían los habitantes de Calcis, lo que da apoyo al argumento que sostiene que la inscripción no se hizo al mismo tiempo que la copa en Rodas, sino que fue añadida más tarde por los griegos de Eubea, que habían aprendido el alfabeto de sus visitantes fenicios. Fueron los eubeos quienes, en sus viajes

al oeste, les llevaron el alfabeto a los pueblos de Italia, y fue, por lo tanto, su versión (más que la versión ática que triunfaría en el mundo griego) la que daría nacimiento al alfabeto etrusco y, derivado de este, al alfabeto romano. Estos hexámetros son los únicos versos del siglo VIII, además del canon homérico, que han llegado hasta nosotros. Su referencia a Néstor constituye una prueba más del papel fundamental que desempeñó la guerra de Troya en la vida y en el pensamiento de los griegos arcaicos. El hallazgo en Isquia de una gran cantidad de *aryballoi*, pequeños frascos de perfume producidos en Rodas y desechados en el cementerio tras ser utilizados en los ritos funerarios, corrobora la existencia de los vínculos con Rodas, bien directos o bien a través de Calcis y Eretria.

El segundo hallazgo notable de Lacco Ameno es una copa, o *krater*, en cuyo borde aparece la imagen de un naufragio. Este también es el primer objeto de su tipo hallado en un yacimiento italiano, la primera pintura figurativa narrativa de producción local que nos ha llegado. Un barco, similar a los que aparecerían representados más tarde en la cerámica corintia, ha volcado y sus tripulantes nadan en el mar intentado salvar su vida, pero uno de ellos se ha ahogado y otro está a punto de ser devorado por un enorme pez. La siguiente imagen muestra un pez bien alimentado que se sostiene a la vertical sobre la cola, por lo que suponemos que el marinero no pudo huir de él. Nada de lo que explica esta copa es reconocible ni en la *Odisea* ni en ninguna de las otras leyendas de héroes que regresan al hogar; podría tratarse de una historia local y muy conocida, un episodio que habla de hombres reales que salieron a la mar y que nunca regresaron. Otra prueba procedente de las tumbas también atestigua la importancia que tenía el tráfico marítimo para los habitantes de Pitecusa. Algunos de los jarrones que llegaban al sur desde Etruria eran del estilo negro y sencillo conocido con el nombre de *bucchero*; su forma, más que su decora-

ción, era lo que les confería su elegancia. Los vínculos con el este eran particularmente dinámicos; más o menos una tercera parte de las tumbas que datan del tercer cuarto del siglo VIII contenían objetos de origen levantino, o bien su factura reflejaba la influencia levantina.[28] Un amuleto de escarabajo encontrado en la tumba de un niño lleva el nombre del faraón Bokoris, lo que permite datar la pieza en algún momento alrededor del año 720 a.C.; también la vasija de fayenza encontrada en el yacimiento etrusco de Tarquinia menciona a este faraón, de lo que puede deducirse la existencia de un tráfico activo entre Egipto y Grecia, probablemente vía Fenicia o el asentamiento de al-Mina en Siria, y que se prolon gaba después hacia el Tirreno; Pitecusa no era de ningún modo el final del trayecto, puesto que los mercaderes proseguían ruta hasta llegar a la costa de Toscana, donde abundaban los metales. Del mismo modo que los fenicios de ultramar acabarían convirtiéndose en unos comerciantes más activos que los fenicios del Levante, también los eubeos en el lejano oeste construyeron su propio y dinámico mundo comercial uniendo Siria, Rodas, Jonia y, más tarde, Corinto, a Pitecusa.

Los habitantes de Pitecusa eran comerciantes, pero también eran artesanos y artesanas. Un fragmento de escoria de hierro podría proceder de Elba, lo que subraya la importancia de los vínculos con Etruria, puesto que Isquia no tenía metales que ofrecer. Se han encontrado crisoles, y han llegado hasta nosotros pequeños fragmentos de alambre y lingotes de bronce que dejan claro que se manufacturaban objetos de bronce y de hierro. Se trataba de una comunidad muy trabajadora de expatriados, cuya población, según los cálculos más fiables, se elevaba a una cifra de entre 4.800 y 9.800 habitantes a finales del siglo VIII. Un asentamiento que, en su origen, era una factoría comercial evolucionó por lo tanto hasta convertirse en una importante ciudad en la que se instalaron no solo los griegos, sino tam-

bién algunos fenicios e italianos procedentes del continente, y todos hicieron de ella su hogar. Una urna que contiene los restos de un bebé lleva lo que parece ser un símbolo fenicio.[29] Sería un error suponer que Pitecusa, por el hecho de haber sido fundada por los griegos, estaba habitada solo por griegos, o más específicamente, por eubeos. Los artesanos extranjeros eran bien recibidos si podían traer consigo sus estilos y sus técnicas, tanto si eran alfareros corintios, que empezaron a instalarse en la cercana Cumas alrededor del 725 a.C., como si eran escultores fenicios, que podían satisfacer el ansia de los pueblos italianos por los objetos orientales. Pitecusa se convirtió por tanto en el canal a través del cual llegaban al oeste los estilos «orientalizantes». Los pitecusos se percataron del hambre de artículos orientales que sentían las comunidades en desarrollo del sur de Etruria, en lugares como Veyes, Cisra y Tarquinia, y les vendieron a los primeros etruscos lo que estos querían, a cambio de los metales del norte de Etruria. Lo que ya es menos seguro es si también se dieron cuenta de la existencia de un conjunto de poblados agrupados alrededor de siete colinas, al otro lado del río Tíber, justo al sur de Etruria.

III

Tucídides explicó que las ciudades de Eubea se enzarzaron en la «guerra lelantina», a su juicio, la guerra intestina más grave entre los griegos antes de la guerra del Peloponeso. Ahora bien, resulta imposible ponerle fecha a este conflicto, y apenas tenemos detalles de lo que ocurrió; tal vez se tratara de una pugna por el control del hierro y del cobre enterrados bajo la llanura lelantina, o por sus viñedos y pastos.[30] En cualquier caso, al llegar el año 700, Eubea ya había pasado su época de máximo apogeo. Eubea, una de las colonias más precoces, ya no podía mantener su liderazgo después que otros centros, por ejemplo Corinto, se convirtieran en serios rivales. El comercio con el oeste hizo la fortuna de Corinto. Homero ya había calificado la

ciudad de *aphneios*, «rica».[31] Píndaro, el poeta tradicionalista del siglo v, había cantado en sus Odas Olímpicas que «de Corinto la fama clara y limpia canto también; vestíbulo divino del Istmico Monarca del Tridente».[32] En el siglo v, el tamaño de Corinto no llegaba a la tercera parte de Atenas, ni en territorio ni en población, pero la ciudad supo sacarle provecho a su situación para obtener grandes beneficios del comercio a través del Egeo y, en un grado aún mayor, del comercio que desde Grecia se dirigía a occidente, hacia el Adriático, el Jónico y el Tirreno. A caballo sobre la ruta que unía el norte de Grecia y el Peloponeso, los corintios también podían beneficiarse del comercio terrestre que cruzaba el istmo.[33] Los habitantes de lo que todavía era probablemente un grupo de poblados al pie de la escarpada ciudadela de Acrocorinto ya habían establecido contacto con el mundo exterior alrededor del año 900 a.C., cuando la cerámica protogeométrica corintia llegó a Beocia, y en el año 800, una gran cantidad de cerámica corintia estaba llegando a Delfos en forma de ofrendas votivas.[34] A mediados del siglo viii, buena parte de la cerámica corintia llegaba hasta Pitecusa, y desde allí pasaba hasta los poblados de la Etruria primitiva siguiendo las rutas comerciales.[35] En el siglo vii a.C. los corintios construyeron dos puertos a ambos lados del istmo, uno en Lequeo, en el golfo de Corinto, y el segundo en Céncreas, y ambos puertos daban acceso al Egeo a través del golfo de Egina, donde las aguas eran más tranquilas pero al que se tardaba más en llegar desde Corinto. No menos importante fue la creación de una gran rampa, el *diolkos*, por la que los esclavos podían arrastrar los barcos por tierra desde un puerto hasta el otro. Solo al imaginativo Aristófanes se le podría haber ocurrido comparar el *diolkos* con el acto sexual: «¿Qué pasa con el istmo? ¡Le das a tu pene arriba y abajo más que los corintios a sus barcos por el *diolkos*!».[36] Las pruebas de la existencia de dinámicos contactos tanto con el este como con el oeste, Quíos, Samos y Etruria,

pueden encontrarse en las cerámicas halladas en los yacimientos arqueológicos de la propia Corinto.[37] Tucídides confirma que Corinto era el centro de la construcción naval, puesto que «se dice […] que fue en Corinto donde se construyeron trirremes por primera vez».[38]

En algún momento entre los años 625 y 600, el tirano corintio Periandros firmó un tratado con el monarca de Mileto, en la costa de Asia Menor, con la intención de crear una red de alianzas que alcanzara lugares tan lejanos como Jonia y Egipto; el sobrino del tirano, Cípselos, recibió el sobrenombre de Psamético, el nombre de un faraón con el que Periandros mantenía relaciones comerciales. En Naucratis, en el delta del Nilo, surgió un asentamiento en el que no tardaría en aparecer la cerámica corintia.[39] A mediados del siglo VI a.C., los griegos de Italia y de Sicilia compraban cerámica corintia, que preferían a cualquier otra. A finales del siglo VIII, los cartagineses copiaron los diseños corintios y después sucumbieron a una pequeña invasión de auténtica cerámica corintia. Los etruscos, por su parte, tuvieron el buen criterio de comprar las mejores piezas, de las que es una muestra el vaso de Chigi, de alrededor del año 650 a.C., considerado uno de los mejores ejemplos de la producción de los alfareros corintios que ha llegado hasta nosotros. Atenas no lograría una posición dominante en la exportación de cerámicas a Italia hasta el siglo VI.[40]

Nadie cree realmente que estos enriquecedores vínculos con el este y el oeste se sostenían únicamente gracias a la demanda de cerámica corintia, por muy elegante que fuera; en las ciudades, las zonas dedicadas a la producción alfarera no eran demasiado amplias. Una gran parte de la cerámica se transportaba en forma de lastre a bordo de barcos cargados de productos perecederos, y de otros más prestigiosos, alfombras, tapices, mantas y finos tejidos de hilo, de color carmesí, violeta, rojo fuego y verde mar.[41] La producción de estos artículos dependía del

abastecimiento de tintes, y en este aspecto, las relaciones con los comerciantes de púrpura fenicios tenían una enorme importancia. El emporio de al-Mina, en el Levante, era el punto de encuentro de comerciantes griegos, fenicios, arameos y otros.[42] La fortaleza de Corinto radicaba en su diversidad, y sus mercaderes negociaban con productos agrícolas y ganaderos, madera, objetos delicados, tejas de terracota (que enviaban en grandes cantidades a los santuarios de Delfos, por lo que casi todas las construcciones de ese lugar, excepto los edificios con tejados de mármol, estaban cubiertos con tejas de arcilla corintias). Los productos de exportación preferidos eran objetos de bronce, que ya en el año 700 a.C. le habían dado fama a Corinto.[43]

El precio del éxito era la envidia, y Lequeo, durante las guerras con Esparta, cayó varias veces en manos de los enemigos de los corintios. Ahora bien, la tendencia general de la política corintia, hasta el estallido de la guerra del Peloponeso a finales del siglo x, consistía en intentar mantener la paz con el mayor número de vecinos posible. Al fin y al cabo, los conflictos marítimos o terrestres no le hacían ningún bien a una ciudad comercial. Lo que está mucho menos claro es si este comercio se llevaba a cabo en barcos corintios. El descubrimiento en la ciudad de Corinto de una gran cantidad de ánforas fabricadas en Cartago a partir de alrededor del año 460 a.C. sugiere que la intensa actividad de intercambio de productos alimenticios entre los corintios y el Mediterráneo occidental era algo que cartagineses y corintios tenían en común. Se ha argumentado que el principal producto que se transportaba en dirección a Corinto en estas vasijas era una salsa preparada llamada *garon* (en latín, *garum*), elaborada a partir de intestinos de pescado y transportada desde puntos tan remotos como la estación comercial fenicia de Kouass en la costa atlántica de Marruecos.[44] Por todo el Mediterráneo occidental se han encontrado ánforas fabricadas en Corinto entre finales del siglo VII y mediados del siglo III a.C.,

en puntos tan occidentales como Algeciras e Ibiza, y también en el sur de Italia y en los asentamientos griegos de Cirenaica. Estas vasijas se fabricaban para ser llenadas con algo, y si algo revela su presencia, es un comercio dinámico y activo en cereales, vino y aceite; al aumentar la población de las ciudades marítimas de la costa griega, también aumentó la demanda de cereales en zonas como Sicilia, y por lo tanto, se creó una línea de aprovisionamiento a través del golfo de Corinto que unía a los griegos de occidente con sus territorios ancestrales. Corinto reaccionó vendiéndoles los excedentes de aceite y de vino de la zona controlada por Corinto a compradores de Sicilia y de más allá.[45]

El ascenso de Corinto suscita otras cuestiones más generales acerca de la economía del antiguo Mediterráneo. En opinión de Moses Finley, los fundamentos de la riqueza residían en la agricultura y en el comercio local de productos básicos. Finley insistió en que el volumen de negocio del comercio de productos de lujo era, sencillamente, demasiado pequeño como para generar un crecimiento económico visible en Corinto y, más tarde, en Atenas. Finley utilizó las investigaciones de los antropólogos sobre el intercambio de regalos en este período para asignarle a esta relación un carácter prioritario sobre la búsqueda de beneficios. Las pruebas, no obstante, indican lo contrario.[46] Por ejemplo, los corintios empezaron a utilizar monedas de plata a partir de mediados del siglo VI, y los depósitos de monedas de plata descubiertos en el sur de Italia revelan que estas monedas fueron llevadas al oeste ya desde finales del siglo VI. La moneda, en un formato reconocible, había nacido al otro lado del Egeo, en Lidia, y todavía no se sabe con seguridad de dónde obtuvo Corinto su plata, aunque sí haya quedado claro dónde adquirió la idea de acuñar moneda. Es posible, de hecho, que el principal motivo por el que los corintios acuñaron moneda fuera el de regularizar los pagos de impuestos de los mercaderes

que utilizaban los dos puertos y la rampa del *diolkos*.[47] En cualquier caso, al llegar el año 600, los comerciantes eran algo más que agentes de intercambio de regalos.

Dos personajes de la historia más antigua de Corinto confirman este punto de vista. Uno de ellos es Periandros, cuyo padre había liderado una revolución contra la dinastía baquíada que había gobernado antes la ciudad.[48] Periandros gobernó Corinto entre los años 627 y 585 a.C., en el aspecto económico, una edad de oro. Sin embargo, Herodoto le atribuiría muchas de las cualidades negativas de un auténtico tirano: creía que Periandros había asesinado a su esposa Melisa y que le había hecho el amor a su cadáver; y que, furioso por la muerte de su hijo en Kérkira, había esclavizado a 300 niños de la isla y los había enviado a Lidia para que fueran castrados. En opinión de Aristóteles, Periandros fue un ejemplo modélico del tirano riguroso; Aristóteles también informaba en otro sitio que los ingresos de Periandros dependían de los impuestos con los que se gravaba a mercados y puertos, y que actuó con justicia; hubo incluso quien incluyó a Periandros entre los siete sabios de la Antigüedad.[49] Otras fuentes, eso sí, muy posteriores, aseguran que fue un enemigo del lujo, que ordenó quemar los elegantes ropajes tan apreciados por las mujeres corintias, y que promulgó leyes que prohibían la adquisición de esclavos, ya que prefería poner a trabajar a sus propios súbditos.[50] Periandros detestaba la ociosidad. Lo que nos importa aquí es el recuerdo lejano que ha quedado de un gobernante cuyas políticas estaban consagradas a la creación de riqueza.

El otro personaje notable es el noble baquíada Demaratos, de cuya carrera informaría mucho más tarde y con todo detalle, durante el reinado del emperador Augusto, Dionisio de Halicarnaso, un autor no precisamente de los más fiables. Se cree que Demaratos, después del derrocamiento de su dinastía alrededor del año 655 a.C., huyó a Tarquinia donde se casó con

una mujer de la nobleza local que le dio un hijo llamado Tarquinio que sería el primer rey etrusco de Roma. Cuentan las crónicas que Demaratos llevó consigo a sus propios artesanos.[51] Es indudable que hubo una diáspora corintia, y que los baquíadas participaron activamente en la fundación de las colonias corintias de ultramar. Alrededor del año 733 fundaron la que se convertiría en la ciudad griega más poderosa de Sicilia, Siracusa, y otra más en Kérkira, alrededor de 709, con la que mantuvieron unas relaciones, en ocasiones, difíciles.[52] Kérkira formaba parte del grupo de asentamientos corintios a lo largo de la costa de Épiro y de Iliria y generó a su vez otra colonia más en Epidamnos (la actual Dürres, en Albania). Kérkira y Siracusa protegían el comercio hacia el Adriático y a través del Jónico. Las colonias adriáticas abrieron el acceso a las reservas de plata en el interior de los Balcanes, lo que explicaría dónde había adquirido Corinto la plata con la que acuñó sus elegantes monedas. Cuando, al principio del siglo IV, el tirano Dionisos de Siracusa intentó hacerse con el control de las aguas del Mediterráneo central, «decidió plantar ciudades en el mar Adriático» y a lo largo de las costas del Jónico «para así llevar la seguridad a la ruta de Épiro y tener allí sus propias ciudades que podían ofrecerles puertos seguros a los barcos».[53] La fundación de Siracusa y de Kérkira ha suscitado una pregunta similar: ¿se fundaron con el propósito de proteger las rutas comerciales ya existentes?, ¿o bien fueron fundadas a fin de absorber el exceso de población a la que Corinto ya no podía alimentar?[54] A medida que los colonizadores consolidaban su posición en el nuevo territorio, incrementaron su capacidad de desarrollar el intercambio comercial de productos básicos tales como los cereales, aliviando así todavía más la presión sobre los recursos de su tierra natal y, de hecho, haciendo posible el crecimiento sin restricciones de la ciudad nodriza.

Al final, todo se reduce a la pregunta del huevo y la gallina. Los motivos que enviaron a los habitantes de las ciudades griegas a ultramar durante este período fueron muchos: en la zona superior de la escala social, eran exiliados políticos; por debajo, eran mercaderes y armadores de barcos en busca de nuevos mercados; otros eran artesanos conscientes de la creciente demanda de sus productos en regiones tan lejanas como Italia o el sur de Francia; y otros más salieron en busca de tierras cultivables en los territorios de poniente. La colonización no era un síntoma de pobreza en su tierra natal, sino del aumento de la riqueza y del deseo de seguir creciendo y aprovechar la anterior prosperidad de Corinto y de otras ciudades que habían creado sus propios asentamientos dependientes en el Mediterráneo. Y sin embargo, como demuestra la historia de Demaratos de Corinto, había también otros territorios más allá del horizonte donde los griegos solo pudieron instalarse en calidad de invitados de otros poderosos pueblos indígenas. El más importante de estos pueblos era el de los etruscos.

Capítulo 3

EL TRIUNFO DE LOS TIRRENOS, 800 A.C.-400 A.C.

I

La importancia de los etruscos no radica solo en las tumbas pintadas cuyos dinámicos diseños cautivaron a D. H. Lawrence, ni en el misterio del origen de su característico idioma, ni tampoco en la profunda huella que dejaron en la Roma primitiva. La suya fue la primera civilización que apareció en el Mediterráneo occidental bajo el ímpetu de las culturas del Mediterráneo oriental. En ocasiones, se menosprecia a la cultura etrusca describiéndola como una cultura poco original, y uno de los más distinguidos expertos en arte griego ha calificado a los etruscos de «bárbaros ignorantes»;[1] cualquier obra etrusca que se ajuste a los estándares griegos se cataloga como trabajo de artistas griegos, y el resto se desecha como la demostración de su incompetencia artística. La mayoría, no obstante, harían causa común con Lawrence y alabarían la vitalidad y la expresividad de su arte, incluso cuando rompe con las ideas clásicas del buen gusto y de la perfección. Lo que importa aquí, sin embargo, es, precisamente, la profundidad de la huella griega y oriental en Etruria, la expansión hacia poniente de las diversas culturas del Mediterráneo oriental y el establecimiento de estrechos lazos comerciales entre Italia central, visitada en muy raras ocasiones por los micénicos, y el Egeo y Levante. Todo ello formaba parte de un movimiento más amplio que también abarcaba, en modos diferentes, Cerdeña y la España mediterránea.

Los etruscos construyeron las primeras ciudades en Italia, excepto las primeras y más antiguas colonias griegas, se convirtieron en una potencia marítima y forjaron vínculos comerciales entre Italia central y el Levante, un ascenso que dio lugar a una transformación duradera de la geografía cultural del Mediterráneo. A lo largo de las costas del Mediterráneo occidental

se desarrollaron sociedades urbanas muy complejas en las que la demanda de productos del Egeo y de Fenicia era constante y donde nacieron nuevos estilos artísticos que fusionaron las tradiciones indígenas con las procedentes del este. Las nuevas rutas comerciales que unían Etruria con el este facilitaron la llegada, no solo de los mercaderes griegos y fenicios, sino también de sus dioses y diosas, y serían las divinidades griegas (acompañadas de una completa panoplia de mitos sobre el Olimpo, y de leyendas de Troya y de héroes) las que conquistarían de forma decisiva la mente de los pueblos del centro de Italia. Las elegantes vasijas de Corinto, y más tarde las de Atenas, se vendían en grandes mercados creados para este fin; es más, las mejores cerámicas griegas se han encontrado sobre todo en el interior de las tumbas etruscas, y no en Grecia. También Cartago debió buena parte de su prosperidad inicial a la existencia de mercados cercanos en el centro de Italia, y la ciudad logró acceso privilegiado a las ciudades de Etruria, un vínculo que fue ratificado por una serie de tratados (en los que se incluye uno con Roma en el año 590 a.C.). Mientras que en el norte de África y en Sicilia, los cartagineses comerciaban con pueblos cuya cultura consideraban relativamente atrasada, en Etruria encontraron socios comerciales bien predispuestos que, además, resultaron ser aliados poderosos en las luchas por el control del Mediterráneo central que enfrentaban a Cartago y los griegos de Sicilia.

Los etruscos han atraído la atención a causa de los dos supuestos «enigmas» que les rodean: su origen étnico y su idioma, que no guarda ninguna relación con el resto de los idiomas del mundo antiguo. Los historiadores antiguos inventaron sus propias fabulaciones con respecto a las migraciones de los etruscos desde el Mediterráneo oriental; la versión de Herodoto, que gozó de gran aceptación, ofrece una valiosa crónica de cómo veía un griego jonio del siglo v las relaciones entre los pueblos y los

lugares en el Mediterráneo.[2] Herodoto explicaba que la migración tuvo lugar durante el reinado de Atis, rey de Lidia, en otras palabras, en el pasado más remoto. Herodoto relata que los lidios inventaron los juegos de tablero, aunque no el juego de damas, porque estaban sufriendo una grave hambruna, y que al principio, su solución consistió en comer un día y pasar el segundo jugando con la esperanza de olvidar el hambre: «perseveraron de este modo durante dieciocho años». Sin embargo, las condiciones empeoraron, por lo que el rey dividió la hambrienta población en dos partes y luego organizó un sorteo. La mitad de la población se quedaría en Lidia, y la otra mitad saldría a buscar un nuevo hogar bajo el liderazgo de Tirseno, el hijo de Atis. Los emigrantes se dirigieron primero a Esmirna, donde construyeron unos barcos con los que navegaron a lo largo de muchas tierras hasta que llegaron al territorio de los umbros, y allí edificaron ciudades y asumieron el nombre de *tyrsenoi*, en honor de su líder Tirseno.[3] *Tyrsenos* (o, en el dialecto ático de Atenas, *thyrrenos*) era el término habitual con el que los griegos designaban a los etruscos. Estamos, por lo tanto, ante otra de esas leyendas de viajes a tierras remotas que tanto les gustaban a los escritores griegos. Entre aquellos que creyeron la historia de que los etruscos habían emigrado desde el este se hallaban Virgilio, Horacio, Ovidio y Cátulo, los más grandes de los poetas romanos, y también los prosistas más influyentes, Cicerón, Tácito y Séneca. Al parecer, los etruscos y los lidios tenían la firme convicción de que esta historia era cierta. En el año 26 d.C., el emperador Tiberio decidió erigir un gran templo en Asia Menor; la ciudad de Sardes, con la esperanza de convencer a los romanos de que esta ciudad era el lugar más indicado para este templo, le recordó al Senado que los etruscos eran colonizadores de Sardes, enviados hacía siglos, lo que demostraba los estrechos vínculos que los habitantes de Sardes habían mantenido siempre con Italia.[4]

El historiador de la Antigüedad Dionisio, originario de Halicarnaso igual que Herodoto, y coetáneo del emperador Augusto, estaba decidido a demostrar que los etruscos no eran inmigrantes orientales, sino que eran oriundos de Italia, «autóctonos», nacidos sobre el suelo de la tierra en la que vivían, una demostración que formaba parte de una complicada argumentación que debía confirmar el estrecho parentesco de griegos y romanos.[5] El punto de vista de Dionisio se puso de moda entre los historiadores revisionistas del siglo XX, conscientes de que la crónica de Herodoto, que seguía gozando de una amplia aceptación, solo era satisfactoria en apariencia. Por una parte, Herodoto explicaba el extraordinario grado de influencia oriental sobre el arte y la cultura primitivos de los etruscos, una influencia que, por otra parte, alcanzó su punto de mayor intensidad alrededor de la época en la que los fenicios y los griegos empezaron a internarse en el mar Tirreno, durante los siglos VIII y VII a.C., una época muy posterior a la hipótesis postulada por Herodoto con relación a la fecha de llegada de los orientales a Etruria. Tampoco el idioma lidio (de origen luvio) y el de los etruscos estaban relacionados, como ya había observado antes Dionisio.[6] Quitándose el sombrero brevemente ante Dionisio, el arqueólogo moderno italiano Massimo Pallotino insistió en que la auténtica cuestión no era la de la «raza» sino la de cómo la civilización etrusca surgió como un conglomerado de muchos elementos culturales: pueblos indígenas de muchos orígenes y hablantes de muchos idiomas, junto a mercaderes extranjeros de Fenicia y Grecia.[7] Como mucho, es posible que unos pocos *condottieri* nómadas de Asia Menor se hubieran erigido en monarcas y reinaran sobre unas comunidades en el centro de Italia, lo que explicaría la repentina pasión de la élite de Tarquinia y de Cisra por las grandes tumbas de estilo oriental, una pasión que nació en el año 650 a.C. aproximadamente; al mismo tiempo, el nombre de Tarquinio (*Tarchna*) recuerda

mucho al nombre de un dios anatolio de las tormentas, Tarhun, quien, en siglos anteriores, había dado su nombre a personas y a algunos lugares de Arzawa, cerca de Troya. En lo que se refiere al idioma etrusco, sin duda se trata de una lengua mediterránea muy antigua que perduró en Italia, pero que en otros lugares se vio desplazada por la de los invasores del norte y del este que hablaban lenguas indoeuropeas como, por ejemplo, el latín. Se han llevado a cabo intentos de resolver este problema investigando los grupos sanguíneos y el ADN.[8] En este sentido, se ha afirmado que la población toscana actual de Murlo, en el pasado un importante centro etrusco, tiene un número significativo de genes en común con las poblaciones levantinas, y que el ganado en el centro de Toscana es más «oriental» de lo que debería esperarse, lo que ha llevado a los científicos a postular la idea de que no solo llegaron emigrantes humanos, sino también sus animales.[9] No obstante, desde la época de los etruscos, han sido muchas las oportunidades para que los orientales, que fueran legionarios o romanos esclavos medievales, se instalaran en las ciudades toscanas. Todo ello alienta al historiador a concentrarse en el problema real: no de dónde llegaron los etruscos, sino cómo nació su cultura distintiva en Italia.



Troya
Lemnos
Atenas
Corinto
Delfos
Síbaris
Siracusa
Cuma
Isquia
Tarquinia
Veyes
Cere
Espina
Adria
Pisa
Cartago
Marsella
0 100 200 300 400 millas
0 200 400 600 km

Decir que la civilización etrusca apareció sin que se diera una emigración masiva no significa afirmar que los vínculos entre Etruria y el Mediterráneo oriental eran poco significativos. Por el contrario, esta explicación sobre el ascenso de Etruria no pone un gran énfasis en la migración de pueblos enteros, sino que lo pone en la de objetos, criterios de buen gusto y cultos religiosos de este a oeste. Es posible que los pueblos no migraran, pero la arqueología y las fuentes históricas proporcionan pruebas sólidas que demuestran que las personas individuales sí lo hicieron, por ejemplo Demaratos de Corinto, el supuesto padre del rey Tarquinio I de Roma (m. 579 a.C.), o el alfarero griego del siglo VII Aristonotos, que ofició en la Cisra etrusca.[10] Los griegos y los fenicios no solo llevaron consigo cerámica y objetos de lujo, sino también nuevos modelos de comportamiento social. Así, los banquetes y festines funerarios (entre ellos la costumbre de reclinarse en canapés durante los banquetes) podrían haber sido copiados de modelos sirios. El comportamiento sexual combinaba costumbres griegas e indígenas etruscas: la palabra *katmite* era una típica compresión en lengua etrusca del nombre griego Ganimedes, y pasó al latín como *catamitus*, «catamita», acompañada de duras recriminaciones dirigidas a los etruscos, a quienes se acusaba de gozar con la pederastia, aunque a los observadores también les desconcertaba el destacado papel dado a las mujeres en lo que en otras regiones eran banquetes exclusivamente masculinos.[11]

II

Ya desde fechas muy tempranas, se acusó a estos etruscos de ser unos piratas. Uno de los himnos homéricos deja clara esta conexión. Explica que el dios Dionisos, que había adoptado la apariencia de un atractivo joven con el largo cabello ondeando al viento y vestido de una elegante capa púrpura, estaba junto al mar, en pie sobre un cabo, pero

De pronto, unos hombres surgieron raudamente de una nave bien provista de bancos, sobre la mar vinosa: unos piratas tirrenos. ¡Mal destino los guiaba! Al verlo, intercambiaron señales con la cabeza. Al punto saltaron a tierra y, tras apoderarse en seguida de él, lo instalaron en su nave, regocijados en su corazón.[12]

Sin embargo, sus ataduras le cayeron al suelo y el timonel se dio cuenta entonces de que el joven era un dios, y no un hombre, y dijo: «no le pongáis las manos encima, no sea que, irritado por algo, suscite vientos terribles y enorme tempestad», pero el capitán respondió, «espero que llegará a Egipto o a Chipre o junto a los hiperbóreos o más allá. Y al final nos descubrirá alguna vez a sus amigos y todos sus bienes». Dionisos respondió cubriendo el barco con guirnaldas de vid, y el vino manó por el centro del barco; después hizo aparecer un oso, y los aterrorizados marineros saltaron por la borda y fueron transformados en delfines, mientras el dios mostraba su clemencia hacia el timonel perdonándole la vida, y se descubría como el «Dionisos, el de poderoso bramido». El episodio de Dionisos y los piratas fue uno de los temas favoritos de los pintores de cerámicas, entre ellos Exekias, el pintor ateniense de mayor talento. Una copa pintada por él muestra la imagen de un ocioso Dionisos reclinado en un barco cuyo mástil se ha convertido en el soporte de una enorme vid que se eleva muy por encima de la gran vela del barco, mientras siete delfines saltan alrededor de la nave; las figuras de la imagen están pintadas en negro sobre un fondo rojo, la pieza está datada alrededor del año 530 a.C.,[13] y lleva la firma de Exequias; más extraordinario aún, fue encontrada en el interior de la necrópolis de Vulci, una de las grandes ciudades etruscas cuyos habitantes tenían un apetito casi insaciable por la cerámica griega más delicada. Que esta historia diera una imagen tan negativa de su pueblo no les impidió a los etruscos disfrutar de la copa de Exequias.

En el himno, Dionisos parece estar en pie en algún saliente en algún lugar del Mediterráneo oriental porque los piratas imaginan que tal vez está intentado llegar al Levante o a la «tierra hiperbórea» más allá del mar Negro. Los hallazgos arqueológicos y la insistencia de los propios historiadores antiguos en la existencia de asentamientos habitados por los tirsenios en las islas y costas del Egeo confirman la presencia de estos pueblos en aguas griegas.[14] Herodoto y Tucídides hicieron referencia a pobladores tirsenios y pelagios en las costas del norte del Egeo, en las cercanías del monte Atos, y en Lemnos, al alcance de la vista de Athos, de donde fueron expulsados en el año 511 tras una invasión de los atenienses.[15] Todo lo anterior da lugar a una extraordinaria revisión de la historia más antigua del comercio y de la navegación mediterráneos en la que griegos y fenicios tienen competidores anteriores de algún modo vinculados con los etruscos. (Según un erudito francés excesivamente ingenioso, la historia de Dionisos y los delfines es realmente el relato de cómo los etruscos intentaron dominar el comercio del vino en el Mediterráneo.)[16] Todos los etruscos eran (en griego) *tyrsenoi*, pero eso no significa por fuerza que todos los *tyrsenoi* fueran etruscos. Está claro que el término se utilizaba en un sentido genérico para designar a los piratas bárbaros.[17]

Sería fácil rechazar estos comentarios y considerar que se trata de otro ejemplo más de las fantasías de los historiadores griegos sobre misteriosos pueblos anteriores a los griegos, pero lo cierto es que los mitos pueden vincularse a la realidad. Una lápida funeraria descubierta en Kaminia, en la isla de Lemnos, y que se cree que data de alrededores del año 515 a.C., muestra una rudimentaria imagen que describe a un guerrero armado de lanza y escudo; la lápida lleva, además, una extensa inscripción escrita en el alfabeto griego pero en un idioma que no es griego. Se han descubierto otros fragmentos de inscripciones en el mismo idioma y, por lo tanto, parece evidente que la tumba

constituye un documento que deja constancia del idioma que se hablaba en Lemnos cuando la isla todavía estaba habitada por los «tirsenios» de Tucídides. Este idioma es similar, aunque no idéntico, al de las inscripciones etruscas de lugares muy alejados en Italia central.[18] La lápida de Kaminia fue erigida en memoria de Holaie el foceo (*phokiasale*), que ocupó un alto cargo y murió a la edad de cuarenta años (algunos sostienen que fue a los sesenta). Al parecer, Holaie sirvió como mercenario en Focea, en la costa jónica, y en otras tierras alrededor del Egeo.[19] Sin embargo, los tirsenios del Egeo eran diferentes de los etruscos en todos los aspectos salvo en el del idioma y el de su pasión por la piratería. Lemnos no imitó el arte y la artesanía de Etruria, pero de no ser por los comentarios de los historiadores clásicos y por las inscripciones, no tendríamos ninguna indicación de que los habitantes de esta isla guardaban alguna relación con los etruscos. No han quedado ni fragmentos de cerámica etrusca ni ningún otro indicador de la existencia de un vínculo directo entre estos territorios que hablaban lenguas similares.[20] Un templo del siglo VII a las afueras de Mirina (ahora incorporado en un complejo hotelero vacacional, algo que no deja de ser un tanto extraño) consiste en laberínticos corredores y habitaciones, y no recuerda a nada que sea evidente en Grecia o en Italia. Por lo tanto, los tirsenios del Egeo eran gente que hablaba una lengua similar a la de los etruscos y que, probablemente, tenía en común con ellos su amor por la piratería, pero que mantuvo su cultura de forma muy conservadora, mientras que, como veremos más adelante, los tirsenios de Italia transformaron Etruria en la sede de una civilización pionera.

Aunque es posible que los griegos intentaran encasillar cada grupo étnico con el que se toparon y trazar líneas divisorias claras entre ellos, la realidad era que Lemnos, Athos y otros lugares eran puntos de encuentro de nuevas y viejas culturas. A veces, en estos lugares las antiguas costumbres y las lenguas tar-

daban en desaparecer. Las costas y las islas del Mediterráneo no fomentaron la uniformidad. En sus islas y costas se formaron bolsas de pueblos diferentes que vivían dispersos, entonces y durante los milenios posteriores, y la rígida compartimentación de los pueblos del Mediterráneo que hicieron los escritores griegos distorsionó la realidad de lo que allí había.

III

Trasladarse de la conservadora Lemnos a Tarquinia, en el sur de Etruria, significa internarse en un mundo diferente, un mundo que estaba experimentando cambios impresionantes, resultado de poderosos impulsos llegados desde el otro lado del Mediterráneo. Esta gran transformación empezó ya en el siglo x, cuando una sofisticada cultura se extendió hacia el interior desde la costa occidental de Italia, porque las zonas más próximas al Mediterráneo fueron las primeras en establecer estrechos contactos con las culturas del Mediterráneo oriental. Al principio, una serie de comunidades de poblados se aseguraron parcelas de tierra en las que instalar sus chozas en la cima de la colina que más tarde sería ocupada por una gran ciudad que los romanos conocerían con el nombre de *Tarquinii*.[21] La forma plural de este nombre y la de los nombres de otras ciudades etruscas (Veii, Volsinii, Vulci, Volaterrae) podrían ser tal vez un recuerdo de estos orígenes múltiples. La cultura protourbana que nació en estos poblados se conoce con el nombre de «cultura de Villanova», un nombre tan moderno como suena: Villanova es un barrio periférico de Bolonia, y los arqueólogos que excavaron sus tumbas, que contenían restos de cremaciones, reconocieron por primera vez las características distintivas de esta cultura. La cultura de Villanova apareció junto al mar en el sur de Etruria, y se expandió de forma gradual hacia el norte, en dirección a lo que es en la actualidad Toscana y, a través de los Apeninos, hacia Bolonia. No obstante, sería en las ciudades costeras de Etruria donde se diera por primera vez el gran salto

hacia una civilización urbana: ciudades prósperas y bien organizadas dotadas de elegantes templos, con hábiles artesanos y cuyas élites estaban alfabetizadas. La civilización etrusca se expandió hacia el interior desde las ciudades costeras, y los centros posteriores como Perugia solo aparecieron cuando los habitantes del interior se fueron etruscanizando paulatinamente.[22] En este sentido, es indudable que la «nación» etrusca surgió a resultas de una migración, pero se trataba de una migración en el interior de Italia, desde la costa del Mediterráneo hasta los Apeninos y más allá, y lo que migró fueron los estilos, más que las personas.

Los ejemplos más interesantes de la tecnología de Villanova son los impresionantes cascos crestados de bronce, cuyo método de producción recuerda al de los trabajos en bronce de Europa central en la misma época; los cascos constituyen un testimonio claro del papel de los guerreros en la estratificada sociedad de la cultura de Villanova.[23] La aristocracia pasó de incinerar a sus muertos a enterrarlos en largas y estrechas tumbas de fosa, y este cambio no se debió a ningún gran desplazamiento de población, sino que fue consecuencia de una variación en las costumbres influenciado por el contacto con ultramar. Con el tiempo, estas tumbas de fosa se convertirían en algo mucho más grandioso, en los túmulos y tumbas pintadas de Tarquinia y Cerveteri. Uno de los primeros príncipes guerreros ha podido ser identificado, aunque no por su nombre, puesto que en la tumba no se grabó ningún epitafio, y no tenemos ninguna prueba de que la cultura de Villanova utilizara la escritura. En 1869 se anunció el descubrimiento de un gran sarcófago en la necrópolis en las afueras de Tarquinia, un enterramiento de finales del siglo VIII que se dio a conocer con el nombre de la «tumba del guerrero».[24] Su contenido demuestra que desde el Mediterráneo oriental llegaron artículos que se convirtieron en las preciadas posesiones de un príncipe tarquinio. En la tumba

del guerrero se encontraron catorce vasijas de estilo griego, algunas de las cuales habían sido fabricadas en Italia por alfareros inmigrantes de origen griego, aunque su diseño recuerda al de los objetos producidos en Creta, Rodas y Chipre.[25] El descubrimiento en la tumba de un anillo de escarabajo de plata y bronce que lleva grabado en su interior un león de estilo fenicio corrobora la existencia de vínculos con el Mediterráneo oriental.[26]

Estas conexiones con el mundo exterior eran marítimas. Del período de Villanova han sobrevivido algunas maquetas de barcos de cerámica cuya proa toma la forma de una cabeza de pájaro, y se ha conjeturado que fueron colocadas en las tumbas de piratas y mercaderes villanovanos porque era imposible enterrar un barco entero con el cuerpo o las cenizas del fallecido.[27] A principios del siglo VII, el alfarero Aristonotos, que vivió y trabajó en Cisra, decoró un *krater* con una vívida escena de una batalla naval, posiblemente entre griegos y etruscos: un grupo a bordo de un barco de remos de borda baja, y el otro, a bordo de un mercante de mayor tonelaje.[28] Lo que los villanovanos llevaron consigo puede deducirse a partir de los objetos producidos localmente, y también de las importaciones, puesto que pueden apreciarse vestigios del mundo egeo en el diseño de las armas de bronce y, sobre todo, en el estilo de la cerámica: las formas tradicionales de la cultura de Villanova se fusionaron con los estilos griegos para producir vasijas decoradas que recuerdan el estilo geométrico del siglo IX en Grecia. Las joyas empezaron a adornarse con el fino granulado que se convertiría más tarde en el sello de los orfebres etruscos, un método que aprendieron de los levantinos, a quienes acabarían por superar.[29] Algunas obras de bronce se parecen incluso a las elegantes piezas fundidas de Urartu, en la actual Armenia.[30] El comercio en metales básicos fue la auténtica base de la prosperidad etrusca, y si los etruscos pudieron pagar por los bienes que

importaban en cantidades cada vez mayores desde Grecia y el Levante fue, sobre todo, gracias a las abundantes reservas locales de cobre, hierro y otros metales, puesto que ellos tenían poco que ofrecer en materia de productos acabados (aunque encontraron un mercado para sus cerámicas negras *bucchero*, que aparecieron en Grecia, en Sicilia y en España). Elba, y la costa próxima a Populonia, la única importante ciudad etrusca realmente situada junto al mar, suministraban grandes cantidades de hierro; algo más hacia el interior, cerca de Volterra y Vetulonia, había numerosas minas de cobre.[31] En el siglo VII, apareció un nuevo y próspero asentamiento junto a la desembocadura del río Arno, en Pisa, a través del cual circulaba la mayor parte de este tráfico.[32] Los etruscos intercambiaban metales con los habitantes de Cerdeña a través de Pisa, y los alfareros sardos se asentaron incluso en Vetulonia.[33] Tal vez llegaran como esclavos, puesto que la caza y compraventa de esclavos era otro de los medios de generar riqueza en el mar Tirreno, cuando este mar se abrió al comercio. También la sal era un bien de consumo, y los habitantes de la ciudad etrusca de Veyes y los de su vecina más cercana, Roma, competían por el control de los suministros de sal en la desembocadura del Tíber. El vino era un artículo favorito de los comerciantes etruscos, y se enviaba a través del Tirreno hacia el sur de Francia.[34]

La explotación de toda esta riqueza material se intensificó después que los griegos se instalaran en las cercanías, en Isquia. Y sin embargo, la llegada de los griegos a esta región es posterior en varias décadas al primer hallazgo que demuestra la existencia de estrechos contactos entre Italia central y el mundo griego en el siglo VIII a.C. En los yacimientos griegos han aparecido broches y agujas de Villanova, y también una gran cantidad de fragmentos de escudos y cascos realizados por los maestros artesanos del bronce de Villanova.[35] Tal vez fueran transportados a bordo de las naves «tirsenias» mencionadas por

los autores griegos. Cuando se forjaron los vínculos con Jonia y Corinto, los primeros etruscos manufacturaron su propia versión de cerámica protocorintia. Los habitantes más poderosos de Tarquinia y de las regiones vecinas querían poseer los elegantes objetos del Mediterráneo oriental que proclamaban a voz en grito su poder y su estatus social: huevos de avestruz traídos por los mercaderes fenicios, placas de marfil y de oro grabadas con imágenes de esfinges, de panteras, de lotos y de otros temas «orientales», y objetos de fayenza y cristal con motivos egipcios (aunque estos últimos solían ser imitaciones hechas en Fenicia).[36]

Una de las importaciones llegadas del este transformaría la faz de Italia. El alfabeto les llegó a los etruscos a través de los griegos, aunque no es seguro si su origen fue la propia Grecia o bien los primeros asentamientos griegos en Pitecusa y Cumas. La forma que tomaron las letras etruscas indica que se derivaban de la versión eubea del alfabeto griego. El alfabeto llegó a través de dos rutas comerciales, y llegó pronto. Uno de los hallazgos más extraordinarios en Etruria es una tablilla del siglo VII desenterrada en el año 1915 en Marsiliana d'Abegna. La tablilla tiene grabado en sus bordes un alfabeto completo, en el orden tradicional de las letras, la forma de las cuales parece muy arcaica.[37] La tablilla fue encontrada junto a un estilete, y en ella quedaban restos de cera, así que era evidente que había sido obtenida con el objetivo expreso de aprender el arte de la escritura.[38] A partir de este alfabeto modelo, apareció un alfabeto etrusco estándar, escrito generalmente de derecha a izquierda (igual que el fenicio y algunos de los primeros alfabetos griegos), y de él se derivaron los alfabetos de muchos de los pueblos vecinos, en especial el de los romanos.

Las inscripciones más antiguas son muy reveladoras acerca de los contactos entre ambos lados del mar. Los mercaderes griegos y etruscos solían dejar constancia de sus transacciones,

como atestigua una placa de plomo encontrada en Pech Maho en el suroeste de Francia, y que data de mediados del siglo v a.C. Una de sus caras está escrita en etrusco, y hace referencia a *Mataliai*, o Marsella; más tarde, la placa fue reutilizada para registrar, en griego, la compra de algunos barcos por unos hombres originarios de Emporion, una base griega en la costa de Cataluña.[39] Tres placas de oro encontradas en Pyrgoi, el puerto de Cisra, en la costa al norte de Roma, revelan la presencia fenicia (más probablemente cartaginesa) en las ciudades marítimas de Etruria. Dos de estas láminas están escritas en etrusco y una de ellas en fenicio, y dejan constancia de una ofrenda de Thefarie Velianas, «rey de Cisra» (Cisras), de alrededores del año 500 a.C., cuando dicho rey consagró un templo a la diosa etrusca Uni, en general asociada a la griega Hera y a la romana Juno, pero identificada aquí a Astarté, la diosa de los fenicios.[40] También llegaron visitantes griegos: una piedra tallada en la forma de cuarto creciente que representa un ancla de alrededor del año 570 a.C. y encontrada cerca de Tarquinia lleva grabada una inscripción: «pertenezco a Apolo de Egina. Sostratos encargó mi fabricación». El idioma de la inscripción es el dialecto griego de la isla de Egina, cerca de Atenas, y se trata, con toda seguridad, del Sostratos del que habla Herodoto, el principal mercader que comerciaba con Tartesos.[41] Los etruscos no intentaron levantar barreras contra los mercaderes y colonos extranjeros, o contra sus dioses; de hecho, los acogieron con los brazos abiertos e intentaron aprender de ellos.[42]

IV

A mediados del siglo vii, la poderosa influencia de los estilos artísticos «orientalizantes» se impuso a la antigua cultura de Villanova y transformó la cultura, la política e incluso el paisaje de los etruscos. Grecia había sufrido un proceso de transformación similar cuando los mercaderes fenicios y jonios estrecharon los vínculos entre Grecia y el Levante. Es más, estos jonios

formaron parte de la oleada de influencias procedentes del este que cruzaron el mar hasta Etruria, y resulta difícil separar las influencias griegas de las otras influencias orientales: esculturas de criaturas aladas protegen las tumbas de los muertos, construidas en estilos cada vez más suntuosos y que habían dejado de ser sencillas tumbas para convertirse en grandes cámaras funerarias, a menudo, imitaciones de las casas de los vivos. Las tumbas monumentales más antiguas en Tarquinia se alzaban sobre el suelo, amplias construcciones circulares con el tejado en punta; las lápidas de toba sobre la entrada reproducían imágenes de dioses y de espíritus del más allá, pero también proclamaban la riqueza de la nueva élite aristocrática que podía permitirse construir este tipo de impresionantes palacios para los muertos. Con toda probabilidad, la fuente de inspiración fueron las tumbas similares en el Mediterráneo oriental, en las regiones de Lidia, Licia y Chipre. Las tumbas pintadas de las familias aristocráticas se convirtieron en una especialidad tarquinia a partir de mediados del siglo VI, aunque se conocen ejemplos anteriores en las ciudades vecinas: el anuncio, en agosto de 2010, del descubrimiento de una antecámara pintada en lo que tal vez podría ser parte de la tumba de un rey que data de mediados del siglo VII a.C., provocó un gran revuelo; el ejemplo más parecido y comparable es el de las tumbas contemporáneas griegas en Salamina, al este de Chipre.[43] Las primeras tumbas dejan traslucir una influencia tan poderosa del arte de la Jonia griega que es legítimo preguntarse si los artistas no serían tal vez griegos jonios; evidentemente, no existía ninguna línea de división clara entre los artesanos nativos y los extranjeros. Las pinturas del siglo VI de algunas tumbas en Cisra, ahora conservadas en el museo del Louvre y en el Museo Británico, con su trazo firme, su distribución formal y la cuidadosa organización del espacio, no son solo de estilo jónico sino que también, con toda seguridad, describen escenas de la mitología

griega: el juicio de Paris y el sacrificio de Ifigenia. Las tumbas pintadas de Tarquinia solían estar decoradas con escenas de festines familiares, pero también con las leyendas de la mitología griega: en la Tumba de los Toros puede verse a Aquiles, y las misteriosas procesiones de la Tumba del Barón están pintadas en un estilo indudablemente griego. Un friso pintado muestra la imagen de unos jóvenes que conducen unos caballos y la de una reunión entre un hombre barbudo, acompañado de un joven, y una amante o una diosa. En todas las figuras, coloreadas en sencillos rojo, verde o negro sobre una capa de gris, se percibe una profunda influencia jonia, en la vestimenta, compuesta por el *tutulus* jónico y un sombrero puntiagudo, y en las extremidades redondeadas y carnosas. A D. H. Lawrence, que visitó estas tumbas en la década de 1920, le cautivaron (igual que a la mayoría de los visitantes) las vívidas e insólitas escenas reproducidas en la Tumba de la Caza y de la Pesca, donde pueden verse pájaros volando, un hombre desnudo que se zambulle en el mar y un pescador recogiendo su sedal; esta, al menos, parecía ser la voz expresiva de los etruscos, y no la del arte griego. Ahora bien, el descubrimiento de una tumba pintada en la colonia griega de Poseidonia (Paestum) en el sur de Italia, en la que puede verse una escena de un hombre que se zambulle en el mar, parece indicar que estas escenas formaban parte del repertorio general de los pintores griegos.

Lo mismo puede decirse de las otras ramas de las artes y, más importante aún, del pensamiento que dejan traslucir. Los alfareros etruscos empezaron a imitar la cerámica de figuras negras de Corinto y de Atenas con éxito variable. Más tarde, las figuras negras pintadas sobre superficie roja de la cerámica dejaron paso a una técnica más delicada aún de figuras rojas, donde la pieza se pintaba en negro, dejando sin pintar las figuras sobre el fondo rojo de la cerámica; por otra parte, los etruscos compraron cantidades prodigiosas de los nuevos utensilios pro-

ducidos en Atenas, de los que hicieron además sus propias imitaciones,[44] aunque también adoptaron una perspectiva muy conservadora. Preferían los estilos arcaicos o arcaizantes incluso en un momento en el que en Atenas el estilo clásico investía las esculturas y las pinturas de una mayor sensación de vida y de «armonía».[45] La cerámica que los etruscos les compraban a los griegos no era siempre de la mejor calidad. Casi toda la cerámica descubierta hasta el momento en Espina, un asentamiento etrusco en la desembocadura del Po, es griega, para ser más exactos, griega ática, y en ocasiones de muy baja calidad, como ilustra el nombre que se le ha dado a ese pintor ático, «el peor pintor».[46] Más importante aún, los temas de las ilustraciones en estas vasijas eran, en general, episodios de la mitología griega. Los pueblos de Italia estaban empezando a apropiarse de los mitos y de las ideas religiosas del mundo griego; los antiguos cultos a bosques y fuentes de agua seguían gozando de gran vitalidad, pero los amorfos dioses de los pueblos italianos adquirieron la forma y, por supuesto, el humor variable de los dioses del Olimpo. Alrededor del año 500 a.C., un célebre escultor etrusco llamado Vulca decoró la viga que sostenía el tejado de un gran templo en Veyes con figuras de terracota, a tamaño real y pintadas, que representaban a Apolo, Hermes y otros dioses. Los artistas no se limitaron a importar tal cual el estilo fluido de las esculturas de los griegos. La espectacular decoración de la viga del techo era una práctica habitual etrusca y no griega. Sin embargo, lo que Vulca representó fueron las leyendas griegas, y no las etruscas. Estas obras fueron el producto de un sincretismo ítalo-greco-oriental, lo que, en cierto modo, es lo que llamamos arte etrusco. Este sincretismo se expresaba asimismo en el arte de la adivinación: en este aspecto, también las prácticas del Próximo Oriente se fusionaron con las prácticas indígenas italianas. Nadie sabía leer mejor las manchas en el hígado de un animal sacrificado que un adivino

etrusco, un *haruspex*, y los adivinos etruscos todavía seguían siendo consultados cuando los godos atacaron Roma en el año 410 d.C.

V

La relación entre los griegos y los etruscos adoptó también una forma política, y en este ámbito, las relaciones fueron mucho menos fáciles que en las esferas de la cultura, la religión y el comercio. Los pueblos de Italia central y los griegos se habían enfrentado en batallas navales desde, al menos, el siglo VIII a.C., y se han encontrado pruebas de ello en suelo griego, en Olimpia y en Delfos, donde en el siglo VIII, los cascos capturados a los enemigos de la cultura de Villanova fueron ofrendados a los dioses.[47] Los navegantes etruscos solían competir y a veces colaborar con los foceos de la Jonia griega en aguas del sur de Francia, donde los foceos fundaron una colonia (la futura Marsella).[48] Herodoto informa de una gran batalla entre foceos y etruscos frente a la ciudad corsa de Alalia alrededor del año 540 en la que sesenta naves foceas se enfrentaron a sesenta barcos cartagineses y a otros sesenta ceretanos. Pese a este desequilibrio, los foceos ganaron la batalla, pero su flota quedó tan dañada que se vieron obligados a evacuar Córcega. Herodoto explica que los ceretanos masacraron a sus prisioneros foceos lapidándolos hasta la muerte. Poco tiempo después, los ceretanos observaron que quienes pasaban por el lugar de la masacre quedaban tullidos, algo que no solo les ocurría a los seres humanos, sino también a sus rebaños. Perplejos, los ceretanos enviaron una misión a la sacerdotisa de Apolo en Delfos que les ordenó celebrar juegos regulares en memoria de los foceos, una práctica que continuó hasta la época de Herodoto; imágenes de juegos funerarios similares aparecen con frecuencia en las paredes de las tumbas pintadas etruscas.[49] Los ceretanos mantuvieron sus vínculos con el santuario de Delfos, donde se han identificado los cimientos de la tesorería de los ceretanos; es más,

fueron los primeros «bárbaros» en ser admitidos en lo que era fundamentalmente un centro de culto helénico.[50] Mientras tanto, los etruscos podían explotar el hierro, la cera y la miel de Córcega con entera libertad. Más importante que sus recursos, no obstante, era el hecho de que el comercio marítimo etrusco, en aquel momento, ya no tenía ningún rival en el norte del Tirreno.[51]

El sur del Tirreno era harina de otro costal. Los griegos de Cumas eran especialmente conscientes de la proximidad del poder etrusco, terrestre además de marítimo, puesto que en las tierras del interior había dos ciudades etruscas (Capua y Nola), y que los etruscos se habían hecho con el control de, al menos, una ciudad costera, Pompeya.[52] Cumas dependía de la ayuda de los colonos griegos en Sicilia si quería poder triunfar sobre los etruscos. En el año 474, Hierón, el tirano de Siracusa, obtuvo una victoria que transformaría el mapa político y comercial del Mediterráneo occidental, y él era muy consciente de ello: en la época en la que las hordas persas de Jerjes acababan de ser rechazadas por el poder de Hellas, la victoria de Hierón fue su contribución a la derrota de los bárbaros. Además, la victoria de Hierón en Cumas llegaba después de otra victoria en Himera, en Sicilia, donde seis años antes la flota de Siracusa de su predecesor Gelón había logrado una victoria decisiva sobre su otro enemigo en el Mediterráneo occidental, Cartago; se dice que la victoria de Gelón ocurrió el mismo día que otra de las grandes batallas contra los persas, la victoria griega de Salamina.[53] Poco tiempo después, el poeta griego Píndaro hizo de la derrota de los etruscos en Cumas el tema central de su oda en alabanza de Hierón «de Etna, el vencedor de la guerra de carros»:

> ¡Otorga, te suplico, Crónida, que en pacífico hogar se contenga el fenicio y de los tirsenos el grito de guerra, ya que ha visto el orgullo gimiendo en sus naves delante de Cumas! Cuáles dolores sufrieron domeñados por el señor de Si-

racusa, que de las naves de rumbos veloces al mar les arrojó su juventud, a Hélade librando de esclavitud gravosa.[54]

Hierón ofrendó a los dioses en Olimpia un casco cónico etrusco en el que había hecho grabar la siguiente inscripción: «Hierón, hijo de Deinomenes y de los siracusanos y de Zeus: Tirsenio de Cumas»; el casco se conserva en la actualidad en el Museo Británico. No obstante, el intento de Píndaro de vincular a los etruscos con los cartagineses («el grito de guerra de los fenicios») era un anacronismo. Por cualquiera que fuera la razón, las relaciones entre los cartagineses y los etruscos habían empezado a deteriorarse en las dos décadas anteriores a la batalla de Cumas. La arqueología muestra una clara ruptura en las importaciones etruscas a Cartago, no antes del año 550 y no después del 500.[55] Anaxilao de Regio, un aliado griego de Cartago, construyó un baluarte con el propósito específico de impedir un ataque de los etruscos contra su ciudad, situada sobre el estrecho de Messina. Los barcos etruscos pusieron rumbo al sur para lanzar un infructuoso ataque en solitario contra las islas de Lipari, que desde los tiempos prehistóricos habían funcionado ininterrumpidamente como un centro de intercambio que unía el Mediterráneo occidental y el oriental.[56] Durante los primeros años del siglo v, por lo tanto, los etruscos quedaron cada vez más aislados en el interior del Mediterráneo occidental.

Aun cuando los barcos etruscos se reincorporen a la acción a finales del siglo v, los siracusanos habían logrado acceder a todo el mar Tirreno. En los años 453 y 452 asaltaron la costa frente a Cisra y se instalaron durante un breve tiempo en Elba, una isla con abundantes reservas de hierro y donde capturaron muchos esclavos; a los piratas tirsenios les estaban por fin pagando con su misma moneda.[57] El rencor que sentían los etruscos hacia Siracusa no desaparecería hasta la guerra del Peloponeso, de la que hablaremos en el capítulo siguiente, y los

atenienses eran muy conscientes de esta hostilidad cuando lanzaron sus propios ataques contra Siracusa.[58] En el año 413 a.C., los etruscos enviaron tres grandes buques de guerra a Siracusa para reforzar la flota ateniense. Como observaría lacónicamente Tucídides: «de fuera de Sicilia [había] algunos tirrenos [combatiendo], por sus desavenencias con los siracusanos».[59] Eran pocos, pero salvaron la situación en, al menos, una ocasión. Varios siglos más tarde, la familia Spurinna, un clan noble de Tarquinia, erigiría, orgullosa, un monumento que llevaba una inscripción latina en honor de sus antepasados, uno de los cuales era un almirante que había participado en la campaña de Sicilia del año 413 a.C.[60]

VI

Los vínculos entre Grecia y Etruria se establecieron gracias a la mediación de una ciudad en el sur de Italia famosa por el amor por el lujo que sentían sus habitantes. Hasta su destrucción en el año 510 a consecuencia de las envidias locales, Sibaris fue el gran centro de distribución en el que se depositaban los productos llegados de Corinto, Jonia y Atenas antes de ser transportados a través del país hasta Poseidonia (Paestum) y embarcados en barcos etruscos.[61] Sibaris era especialmente famosa, o notoria, por su amistad con Etruria; según Atenaios de Naukratis (que vivió en el siglo II d.C.), las alianzas comerciales de Sibaris se extendían hasta puntos muy lejanos en dos direcciones, por el norte hasta Etruria, y por el este hasta Mileto, en la costa de Asia Menor:

> Los sibaritas vestían mantos de lana de Mileto, y de ahí surgió la amistad entre los [dos] estados. Los sibaritas amaban a los etruscos por encima de todos los otros pueblos de Italia, y entre los de Oriente, tenían una preferencia especial por los jonios, porque estos, igual que ellos mismos, eran muy aficionados al lujo.[62]

Los griegos occidentales ejercían el papel de intermediarios: no eran sus propios productos los que les interesaban a los etruscos, sino los de sus parientes del mundo egeo.

Los atenienses lograron mantener su superioridad sobre sus rivales porque utilizaron nuevos canales de comunicación cuando la guerra o las disputas comerciales les impedían el acceso a los ya existentes. La batalla de Cumas marcó el principio del fin de la talasocracia etrusca en el Mediterráneo occidental. El mar Tirreno ya no era un lago de su propiedad, sino que debían compartirlo con los cartagineses, con los griegos de Magna Grecia y con nuevos rivales tales como los romanos y los volscos, pueblos de las montañas del centro de Italia que demostraron una extraordinaria versatilidad y que consiguieron lanzar sus propios ataques piratas. Los etruscos reaccionaron a la pérdida de oportunidades marítimas apoderándose de algunas ciudades del interior: Perugia (antes un centro del pueblo umbro, relacionado con los latinos), Bolonia (antes habitada por «villanovanos», culturalmente similares a los etruscos más primitivos) y las ciudades de la cuenca del Po, como por ejemplo Mantua.[63] Estas conquistas les permitieron abrirse nuevas rutas por las que transportar productos del Mediterráneo oriental, a través de la península y desde los puertos en las costas del Adriático. En los siglos VII y VI, en lo que actualmente son las Marcas italianas, el pueblo conocido con el nombre de picenos, que, desde el mar recibió las influencias griegas y, desde tierra, las etruscas, había experimentado un extraordinario desarrollo cultural.[64] Sin embargo, después del año 500, el Adriático se convertiría en el principal canal de comunicación con los territorios griegos, una ruta que a los marinos les resultaba muy cómoda aun cuando implicara lo que, sin duda, sería un costoso viaje por tierra a través de los Apeninos. Los barcos zarpaban del golfo de Corinto, pasaban junto a las islas Jónicas y hacían escala en las colonias griegas de Apolonia y Epidamnos antes de navegar junto a las tierras de los picenos hasta llegar a Adria y Espina, los puertos recién creados en los humedales costeros y bajos fondos del noreste de Italia, cerca de las ciudades de

Ferrara y Rávena. Igual que los duques de Este en Ferrara durante el Renacimiento consagraron una gran energía a la cría de caballos pura sangre, también la cría de caballos atrajo a los griegos a esta región en los períodos arcaico y clásico de Grecia.[65]

Espina era, o bien una ciudad fundada por los etruscos que experimentó una intensa inmigración griega, o bien una ciudad fundada por los griegos que experimentó una intensa inmigración etrusca; su población la componían una mezcla de etruscos, griegos, vénetos del noreste de Italia y de muchos otros pueblos. Es posible que fuera el puerto de la ciudad de Felsina (el nombre etrusco de Bolonia), situada más al interior: una estela de finales del siglo v hallada en Bolonia muestra la imagen de un barco de guerra propiedad de un miembro de la familia Kaikna de Felsina, y resulta difícil ver dónde podían haber fondeado sus barcos si no era en los puertos del Adriático como Espina. Espina y Adria les proporcionaron a griegos y etruscos grandes cantidades de esclavos itálicos y celtas, cantidades que aumentarían inevitablemente debido a los violentos enfrentamientos entre los colonizadores etruscos de la cuenca del Po y los invasores celtas que llegaron desde el otro lado de los Apeninos. Espina se construyó según un trazado hipodámico, el diseño preferido de los etruscos, pero los canales de agua que conducían al mar le confirieron a la ciudad un carácter parecido al de una Venecia etrusco-griega. En la necrópolis de Espina se han abierto más de 40.000 tumbas de las que se han sacado grandes cantidades de vasijas griegas, muchas de ellas de los siglos v y iv; después, se rompieron los lazos con Atenas y los ciudadanos de Espina tuvieron que conformarse con cerámica de inferior calidad procedente de los hornos etruscos.[66] La tierra agrícola de aluvión del delta del Po era muy productiva, pero el problema con los suelos aluviales es que no se quedan quietos, y, a medida que avanzaba el siglo iv, la ciudad se

encontró cada vez más aislada y alejada del mar. Mientras tanto, la región sufría las graves consecuencias de los ataques de los celtas contra Italia, que culminaron en el ataque a Roma en el año 390 a.C., tras el cual, los invasores se asentaron en masa en la zona.[67] Por lo tanto, el período de máximo esplendor de Espina fue relativamente breve, pero brillante. Su ascenso a una posición dominante formaba parte de un proceso más general en el que todo el Adriático se transformaría en un mercado donde los productos griegos estaban al alcance de casi todo el mundo.

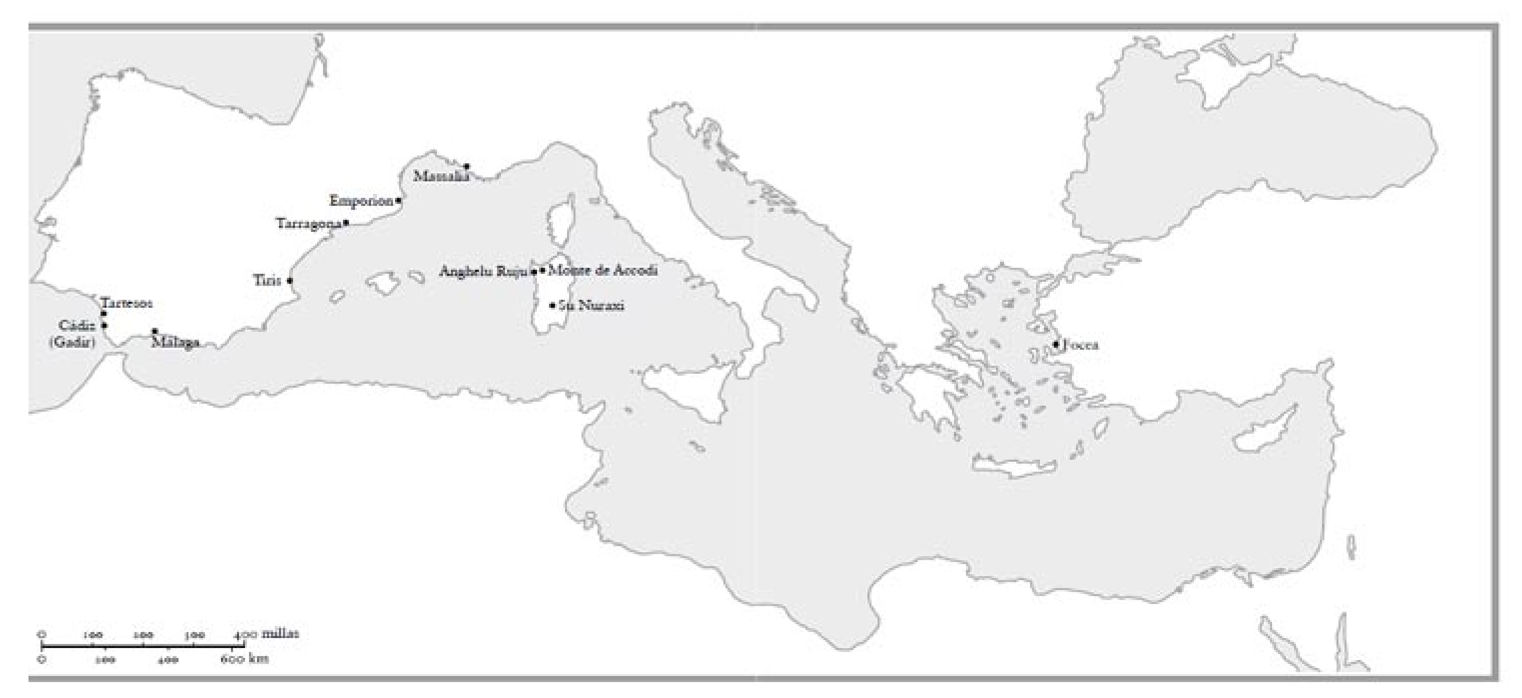
El auge de las ciudades etruscas no fue, por lo tanto, un fenómeno que afectara solo al mar Tirreno, sino que también el Adriático quedó abierto al movimiento de personas y de bienes. Los etruscos, junto a los griegos y a los fenicios, le dieron forma al Mediterráneo, y contribuyeron a crear una red de vínculos que abarcaba todo el mar.

Capítulo 4
HACIA EL JARDÍN DE LAS HESPÉRIDES, 1000 A.C.-400 A.C.

I

El impacto del contacto con el Mediterráneo oriental se sintió de modos muy diferentes en el interior de lo que hoy llamamos Italia. La cultura griega se filtró más lentamente en la vida diaria de los pueblos indígenas de Sicilia, sicanos, sículos y élimos, que en la vida de los pueblos de Toscana y del Lacio. En general, en Sicilia, tanto los griegos como los cartagineses se mantuvieron apartados de la población indígena. Cerdeña, rica en minerales, había sido durante siglos la sede de una civilización dinámica caracterizada por las torres de piedra conocidas con el nombre de *nuraghi*, nuraga, miles de los cuales salpican todavía toda la isla; los nuraga estaban rodeados de lo que parece que fueron prósperos poblados firmemente arraigados en los ricos recursos agrícolas de la isla, y empezaron a construirse alrededor de 1400 a.C., aunque todavía se construían nuevos nuraga muy avanzada la Edad de Hierro.[1] En la época micénica se habían mantenido algunos contactos con el mundo exterior, puesto que los comerciantes del Mediterráneo oriental llegaron en busca de cobre. La riqueza de la élite indígena puede medirse, ya desde el segundo milenio antes de Cristo, a partir de las tumbas de Anghelu Ruju, cerca de Alguer, al noroeste de Cerdeña, que se encuentran entre las tumbas de finales del Neolítico y principios de la Edad de Bronce más ricas que se han descubierto en Europa occidental, y que apuntan a la existencia de contactos con España, el sur de Francia y el Mediterráneo oriental.[2] En las jarras en forma de campana encontradas en este yacimiento puede detectarse la influencia de España. Otro vínculo con la península ibérica tiene carácter lingüístico. Los sardos no dejaron documentos escritos, fuera porque no utilizaban la escritura o fuera porque utilizaron soportes poco sóli-

dos que no han sobrevivido hasta la actualidad. Sin embargo los topónimos, muchos de ellos todavía en uso hoy en día, constituyen sugerentes pruebas de dicho vínculo, igual que hace la lengua sarda, una forma distintiva del latín vulgar tardío que incorpora una cierta cantidad de palabras anteriores al latín en sus muchos dialectos. Al parecer, los pueblos nurágicos hablaban una lengua o lenguas relacionadas con el vasco, una lengua no indoeuropea. Así, la palabra sarda que designa a un cordero joven, *bitti*, es muy similar al término vasco que designa a una cabra joven, *bitin*.[3] Más que una gran migración desde Iberia hacia Cerdeña, lo que eso parece demostrar es la existencia de un grupo de lenguas mediterráneo-occidentales que podría haber tenido hablantes en España, en el sur de Francia, en algunas de las islas del Mediterráneo occidental y en algunos lugares del norte de África.


Massalia
Emporion
Tarragona
Tiris
Tartesos
Cádiz
(Gadir)
Málaga
Anghelu Ruju
Monte de Accodi
Su Nuraxi
Focea
0 100 200 300 400 millas
0 200 400 600 km

Ya incluso en el segundo milenio, los sardos enterraban a sus muertos en impresionantes tumbas excavadas en la roca, talladas imitando las casas de los vivos, y compuestas por diversas estancias unidas por pasadizos y decoradas con jambas, cornisas y otros elementos tallados en la piedra a imagen y semejanza de lo que debían de haber sido, en las casas de los vivos, los accesorios de madera. En la Cerdeña moderna, a estas tumbas las llaman *domus de janas*, «casas de hadas», pero los antiguos sardos también construyeron impresionantes santuarios sagrados, como en el Monte d'Accodi, en el norte, cerca de Sassari, donde se construyó, posiblemente en el siglo v a.C., una pirámide truncada a la que se podía acceder por una gran rampa, y que podría haber sido un lugar de culto.

La mayoría de los nuraga se construyeron lejos de la costa y muchos de ellos estaban situados sobre la cima de las colinas, por lo que todo parece apuntar a que su principal propósito era defensivo: protegerse de los ladrones de ovejas, de los bandidos procedentes del mar y, sobre todo, de sus molestos vecinos sardos; también eran lugares seguros en cuyo interior podían almacenarse el cobre y el bronce, en bruto, o bien manufacturado en forma de figuritas y de armamento. Un buen ejemplo lo proporciona el enorme complejo de Su Nuraxi en Barumini, al sur de Cerdeña, que vivió su momento de máximo auge en el siglo vi; además de su castillo, Su Nuraxi lo formaban sesenta chozas con cimientos de piedra ordenadas alrededor de una plaza central. Se cree que una gran estructura equipada con un banco de piedra y nichos en los que se colocaban lámparas podría haber sido una sala de consejo. Tras ser atacada y destruida por los cartagineses, Su Nuraxi fue reconstruida en el siglo v y, a juzgar por las piezas de terracota, bronce y hierro encontradas en el yacimiento, parece que se convirtió otra vez en un próspero centro.[4] La sociedad sarda era una sociedad fragmen-

tada en la que cada reyezuelo poseía su propio castillo. Sin embargo, las influencias procedentes de Fenicia, Cartago y Etruria penetraron poco a poco: el contacto con el mundo exterior no dio lugar a una transformación rápida y deslumbrante, como les había ocurrido a los primeros etruscos, que habían sido transformados por el contacto con los griegos y los fenicios.[5] Las interacciones entre Italia, España y África eran más sutiles, y la sociedad sarda deja entrever una impresión de intenso conservadurismo; los nuraga se siguieron construyendo hasta finales del siglo III, época en la cual no solo los cartagineses, sino también los romanos solían ser el enemigo. La profusión de torres, escaleras, pasadizos secretos y baluartes en lugares como Palmavera, cerca de Alguer, que data aproximadamente del año 750 a.C., y los poblados fortificados agrupados alrededor de los pies de los nuraga hablan de un tiempo en el que los invasores fenicios se estaban instalando en Cerdeña y en el que se necesitaban construcciones más sofisticadas para enfrentarse a enemigos más sofisticados. También los cultos religiosos de la antigua Cerdeña dejan traslucir el conservadurismo de esta sociedad; los dioses de los griegos o de los fenicios no lograron imponerse en Cerdeña, y los isleños centraron su devoción en las fuentes sagradas y en el culto a los toros.[6]

Los sardos no tenían carácter urbano. Sus asentamientos característicos eran poblados alrededor de castillos. Las ciudades de Cerdeña eran las que fundaron los fenicios y los cartagineses. No obstante, que las relaciones entre los cartagineses y los sardos fueran a veces difíciles no significaba que la civilización nurágica estuviera completamente aislada y cerrada al mundo exterior. Uno de los productos exóticos que importaban era el ámbar, que llegaba desde el Báltico por una ruta desconocida y terminaba su recorrido en Su Nuraxi. A los sardos no les interesaba demasiado el oro, y las minas de plata del sur de Cerdeña no se explotarían al máximo hasta el siglo XIV d.C. Los ejem-

plos más antiguos de cerámica griega encontrados en Cerdeña (aparte de algunos fragmentos micénicos) datan del siglo VIII. En el siglo VII llegó hasta Su Nuraxi una vasija jónica. El hecho de que la cerámica corintia solo se haya encontrado en yacimientos al sur de Cerdeña, mientras que la cerámica etrusca (incluyendo imitaciones de vasijas griegas) se ha hallado por toda la isla, da una idea de la intensidad de los contactos con el exterior.[7] Era evidente que a los sardos les atraían estos objetos exóticos que podían pagar fácilmente con lingotes de cobre.

Los sardos no tuvieron ningún problema en encontrar cobre; ahora, bien, para transformar el cobre en bronce, una aleación más dura, necesitaron importar estaño desde España y el sur de Francia. Con el bronce, los sardos fabricaron estatuillas cuya influencia se extendió tanto geográficamente como en el tiempo: sus piernilargas figuritas humanas, antes de cautivar en el siglo XX al escultor Giacometti, ya habían fascinado a los herreros etruscos de Vetulonia, donde solían fabricarse estas estatuillas de largas extremidades, en general obra de artesanos sardos. En Cerdeña han sobrevivido varios centenares de estas estatuillas, que datan de los siglos VIII a VI a.C. y que parecen describir un mundo real de guerreros, arqueros, artesanos y pastores, y en el que las figuras femeninas son mucho menos frecuentes que las masculinas. En ocasiones también reproducen imágenes de animales, o representan dioses, y es posible que estas estatuillas fueran utilizadas en los cultos locales.[8] Estas figuritas demuestran además que los sardos navegaban, puesto que en los puertos etruscos se han encontrado varias maquetas de barcos que podrían datar del siglo VIII o más tarde; la proa de uno de ellos tiene la forma de una cabeza de ciervo, y varios animales y pájaros adornan las bordas; otro barco de fondo redondeado está adornado con la figura de un mono agachado, un animal que los cartagineses podrían haber traído desde África.[9]

II

Del mismo modo que los griegos del sur de Italia ejercieron la función de puente que unía los griegos de Jonia, Ática y el Peloponeso a las nuevas ciudades emergentes de Etruria, también una remota colonia jonia, Massalia, ejerció la función de puente entre el mundo griego metropolitano y las costas más occidentales del Mediterráneo,[10] y, una vez más, los precursores fueron los foceos de la costa de Asia Menor. Los foceos fundaron su asentamiento de Massalia alrededor del año 600 a.C. con la llegada de unos 600 colonizadores adultos que al cabo de poco tiempo ya se casaban con la población indígena, incorporándose así a ella. La Marsella primitiva creció rápidamente hasta ocupar una superficie de unas cincuenta hectáreas en el siglo VI.[11] Su auténtica época de gloria fue el primer medio siglo de su existencia. A mediados del siglo VI, los persas invadieron Jonia, y esta conquista estimuló la emigración de los foceos, deseosos de poner la mayor tierra de por medio entre ellos y su enemigo persa. Herodoto relata que los persas exigieron la demolición de uno de los baluartes de la ciudad de Focea y la entrega simbólica de uno de sus edificios al sátrapa persa. Los foceos dieron a entender que la propuesta les interesaba y pidieron un día de tregua para reflexionar sobre ella, pero aprovecharon la tregua para cargar sus barcos con todas sus posesiones y zarpar rumbo a Quíos y hacia el lejano oeste: primero Córcega y luego Massalia. Así, le entregaron al rey persa una ciudad fantasma.[12]

Esta huida no convirtió a Massalia en un hervidero de irredentistas jonios. Massalia era un lugar especial, cuyos habitantes lograron pasar desapercibidos mientras sus compatriotas luchaban contra los etruscos; una explicación de esta actitud radica en la estrecha relación entre los masaliotas y los pueblos del Mediterráneo occidental, no solo los etruscos, sino también los cartagineses de África y de España y los menos sofisticados li-

gures que habitaban el noroeste de Italia y el sur de Francia.[13] Massalia se convirtió en el punto de contacto con los pueblos celtas de Europa occidental, y la cerámica griega y etrusca se enviaba desde esta ciudad hacia el norte y el centro de Galia. Mientras tanto, griegos, etruscos y cartagineses comerciaban codo a codo en la región; los cartagineses utilizaron Pech Maho, que ya ha sido mencionada antes, como un centro de comercio, aunque, evidentemente, otros pueblos visitaran asimismo la ciudad, como deja claro la inscripción etrusca grabada en plomo encontrada en Pech Maho. Más que el plomo, fue el estaño lo que atrajo hasta el sur de Francia a los mercaderes, que llegaron buscando acceso a las reservas de estaño del noroeste de Francia y quizás también a las de Britania, adonde habían llegado los navegantes fenicios que zarparon de Cádiz. Las piezas de bronce y de cerámica etruscas y griegas encontradas junto al Sena, en especial un *krater* griego de grandes dimensiones hallado en Vix que data de alrededor del año 530 a.C., nos dan una pista sobre los largos recorridos que seguían las mercancías (aunque no necesariamente los mercaderes) hasta llegar al interior de Galia.[14] Este gran cuenco para mezclar vino, con una capacidad de 1.100 litros de líquido (los griegos tenían la costumbre de mezclar una parte de vino con dos de agua), nos recuerda que el comercio de vino era uno de los puntos fuertes de Massalia. De hecho, el siglo VI fue el siglo de oro del comercio griego en el lejano oeste. Aunque los etruscos y los cartagineses ahogaron nada más nacer una colonia jonia en Córcega, en Málaga y en otros puntos de la costa de España aparecieron pequeños asentamientos, el más ilustre de ellos, el de Emporion, el emporio por excelencia, ahora conocido con el nombre de Ampurias. Cerca de Ampurias, los comerciantes de Rodas podrían haber fundado Rodas, la actual Rosas, en Cataluña.

Massalia mantuvo sus vínculos con el Mediterráneo oriental, cuyas fundiciones de bronce tenían hambre de estaño. En el curso de las excavaciones realizadas en Marsella se han encontrado grandes cantidades de cerámica griega del siglo VI procedente de Eubea, Corinto, Atenas, Esparta, Jonia y, algo más cerca, de Etruria. Massalia no era una colonia remota y atrasada, y los ricos mercaderes de la ciudad donaron un tesoro a Delfos.[15] La cultura del sur de Francia se helenizó. Un escritor romano posterior, Justino, resumía así las palabras de un escritor anterior, Pompeyo Trogo (cuyas *Historias filípicas* se han perdido):

> Los galos, pues, perdida su barbarie y civilizados, aprendieron de ellos [los habitantes de Massalia] una forma de vida más refinada y a cultivar los campos y rodear con murallas las ciudades. Entonces se habituaron a vivir con leyes y no con armas, y también a podar las vides y sembrar el olivo, y los hombres y las cosas cobraron tan gran esplendor, que parecía no que Grecia había emigrado a la Galia, sino que la Galia se había trasladado a Grecia.[16]

Por supuesto, este encomio fue escrito muchos siglos más tarde, y es dudoso que los griegos realmente hubieran introducido la aceituna y el vino.[17] Aun así, puede afirmarse con seguridad que fueron los griegos y los etruscos los que fomentaron la explotación intensiva de viñedos y quienes introdujeron una tecnología más avanzada para la extracción del aceite y la producción de vino. Sir John Boardman insistía en que «el primer vino que se bebió en Burdeos fue vino griego procedente de Marsella», y las jarras de vino atenienses, fenicias y etruscas encontradas en muchos yacimientos del Languedoc y de Provenza corroboran sus palabras.[18] Justino tenía razón: no era necesario una conquista al estilo de las legiones romanas para hacer gravitar a esta región a la órbita cultural de Grecia.

Igual que ocurría en otros lugares del Mediterráneo occidental, los años alrededor de 500 a.C. marcaron una importante transición, debido, en parte, a la creciente tensión política entre griegos y etruscos que llevó a la disminución de los contactos

comerciales a través del mar Tirreno. Mientras tanto, una sombra se extendió sobre los centros culturales del norte y del este de Francia (en general conocidos con el nombre de cultura de Hallstatt), y los territorios celtas más al este fueron los que se convirtieron en el centro de una nueva y vibrante cultura continental, la denominada cultura de La Tène, muy influenciada por la cultura etrusca a través de los pasos de montaña de los Alpes orientales. Así, las rutas comerciales que unían el Mediterráneo al norte de Europa se desplazaron hacia el este, y en la cuenca del Ródano disminuyó la demanda de los excelentes productos mediterráneos.[19] La cerámica ática llegaba a Massalia en menor cantidad, aunque estos intercambios comerciales se recuperarían a finales de siglo. Sin embargo, y más importante aún, los griegos ya no podían enviar vino y sus mejores productos desde Marsella hacia el interior, al mismo tiempo que, en el lejano oeste, en la costa española, los cartagineses asumían una posición dominante en los intercambios comerciales. Ya hemos visto antes que una de las reacciones del mundo griego consistió en aumentar su dependencia de la ruta por el Adriático que le unía a la nueva ciudad de Espina. El desgaste de Marsella significó el beneficio de Espina. Otra reacción fue convertir a Massalia en la ciudad nodriza de toda una nueva generación de colonias en las costas de Provenza y del Languedoc, entre ellas Agde, aunque su vástago más famoso, Nikaia (Niza), no fuera fundada, según parece, hasta el siglo III.[20]

III

Uno de los casos más notables de helenización es el que puede observarse en España. En la literatura griega más antigua, por ejemplo, en la obra de Hesíodo, los límites más occidentales del Mediterráneo eran el hogar de criaturas fabulosas tales como Gerión, el monstruo de tres cabezas, eran también la región que albergaba el misterioso jardín de las Hespérides, y en este punto, en los Pilares de Hércules, era donde Atlas sos-

tenía el cielo.[21] Ya hemos visto antes que los fenicios fueron, una vez más, los precursores, los primeros en llegar a la región, y que habían fundado una importante base más allá del Mediterráneo, en Cádiz. Los foceos y su vecinos fueron, a su vez y de nuevo, los precursores griegos, el primero de ellos, a mediados del siglo VII, el marino Kolaios de Samos, y se dijo incluso que el rey de Tartesos había invitado a los foceos a instalarse en sus tierras,[22] pero como demostrarían los acontecimientos, los foceos, por error, llegaron a Cerdeña en lugar de a Tartesos. Entre los siglos VI y IV, la presencia en España de los colonizadores y comerciantes griegos fue bastante limitada en comparación a la de los cartagineses, y no está claro si los cartagineses eran considerados rivales: los griegos de Emporion comerciaban en metales con los cartagineses, y Emporion, en el siglo IV, acuñó una moneda en la que se combinaban los motivos cartagineses y los motivos griegos de Sicilia. Es posible que los ciudadanos de Emporion reclutaran mercenarios para servir en los ejércitos cartagineses que combatían contra los griegos en Sicilia; Emporion tampoco intentó tener bajo su control directo un gran territorio. Su riqueza no se fundamentaba en los recursos locales sino en los contactos que mantenía con las tierras ricas en metal del sur de España y cuyos intermediarios eran los comerciantes cartagineses.[23] Y sin embargo, la influencia cultural de los griegos superó a la de Cartago. Aunque algunos de los centros griegos en Cataluña siguieron prosperando, los de Andalucía, por ejemplo el de Mainake, cerca de la actual Málaga, no tardaron en debilitarse, y la región regresó a la esfera de influencia fenicia. En el año 500 a.C., Tartesos, rica en plata, ya podría haber pasado su época de máximo esplendor pero aparecieron otras oportunidades, y los cartagineses capitalizaron sus victorias en el Mediterráneo occidental firmando un tratado

con la ciudad emergente de Roma en el año 509 en virtud del cual les prohibían a los romanos y a sus aliados, cortés pero firmemente, entrar en grandes zonas del Mediterráneo occidental.

Los intentos de cerrar un mar suelen ser contraproducentes, invitan a la piratería y son costosos de aplicar. Probablemente antes que los cartagineses crearan su monopolio español, un marino griego recopiló un manual de navegación, un *Periplus*, que describía las costas españolas desde Galicia, a través del estrecho de Gibraltar y hasta Marsella, suponemos que el puerto de amarre de dicho navegante. No cabe ninguna duda de que su intención fue la de dejar constancia de la ruta por la cual acceder a las reservas de estaño de Galicia. Fue un precursor del famoso marino griego de Marsella, Piteas, que descubrió la ruta marítima a Britania en el siglo IV.[24] Esta obra del siglo VI a.C., o quizás algo posterior, sobrevivió y fue incorporada con bastante torpeza a un poema latino compuesto por un escritor pagano de finales del siglo IV d.C. llamado Avieno.[25] Avieno insiste una y otra vez en que este antiguo texto describe un lugar en la costa de España que caería después en ruinas, por lo tanto, el poema mezcla material antiguo y observaciones de viajeros posteriores a los que también había leído Avieno. La omisión de asentamientos tales como la colonia griega de Roda parece indicar que todavía no habían sido fundados en la época en la que el marino griego escribió su *Periplus*, lo que confirma la gran antigüedad de dicha obra. Avieno habla largo y tendido de Tartesos, que en el siglo V a.C. ya había pasado su momento de máximo esplendor, y la asocia con gran seguridad a Cádiz, al mismo tiempo que insiste en que «ahora pobre, ahora pequeña, ahora abandonada, ahora un campo de ruinas»;[26] describe los intercambios comerciales de los tartesios con sus vecinos, explica el modo en el que los cartagineses llegaron a aguas tartesias, y señala la reluciente montaña rica en estaño que sin duda habría despertado un gran interés entre los antiguos mercade-

res.[27] El texto también hace referencia a las deterioradas ciudades fenicias del sur de España, lo que sugiere que el precursor de Avieno visitó los asentamientos a finales del siglo vi, y menciona que estos estaban ahora ocupados por colonizadores cartagineses.[28] Avieno, al convertir un texto griego a versos latinos y añadir materiales de fuentes posteriores, creó una especie de palimpsesto del que resulta muy difícil desenmarañar las capas.[29] Avieno describe asimismo importantes centros de asentamiento indígenas en Tarragona y Valencia, región que él conocía con el nombre de Tyris (el nombre sobrevive en el del río Turia, que hasta el reciente pasado discurría por el centro de Valencia), pero al mencionar Barcelona, cuyo nombre es de origen cartaginés, hace referencia a una fundación relativamente tardía. Habla de pueblos feroces que habitaban las costas de España y que se alimentaban de leche y de queso, y que «revelaban una vida semejante a la de las fieras», lo que evoca la imagen de una gran diversidad de pueblos agrupados bajo la etiqueta de íberos, algo que corroboran las pruebas arqueológicas, según las cuales no existía una única «nación» íbera, sino muchas tribus y pequeños estados.[30]

Los griegos y los cartagineses mantuvieron una estrecha interacción con los pueblos íberos cuyo resultado fue la aparición de una civilización que alcanzó un alto nivel artístico, que construyó ciudades de un tamaño razonable y que adoptó la escritura. Fuera de España, se ha prestado escasa atención a la civilización íbera, pese a que los íberos alcanzaron un nivel de sofisticación solo sobrepasado, entre los pueblos indígenas del Mediterráneo occidental, por los etruscos.[31] Los íberos constituyen un segundo ejemplo de la penetración de la cultura griega y fenicia en Occidente a través de largas rutas de comercio y de migración, y de la fusión de estas influencias culturales con el talento nativo en la escultura de piedra y el trabajo del metal. Sin embargo, resulta más difícil identificar a los íberos que a los

etruscos, quienes sí adquirieron un sentido de solidaridad como un único pueblo que se llamaba a sí mismo *rasna*. Los íberos de Andalucía, los de la costa de Valencia y los de Cataluña tenían diferencias culturales distintivas, y eran muchas tribus sin ninguna unidad política. Ni siquiera está claro que todos hablaran la misma lengua, o lenguas relacionadas, aunque las mejores candidatas a lenguas supervivientes relacionadas con las antiguas lenguas íberas son el vasco y el bereber. En el interior de la península, los íberos se fusionaron con otras poblaciones que Avieno, y también los investigadores modernos, clasificaron como celtas (un término muy difuso, pero que hace hincapié en las tradiciones culturales continentales más que en las mediterráneas).[32] El término «íbero» es, por lo tanto, una generalización que hace referencia a diversos pueblos entre los siglos VII y II a.C. en el mundo político inestable en el que se internaron los comerciantes cartagineses y griegos y, por último, los conquistadores romanos.

Igual que en Sicilia y en el sur de Italia, los asentamientos griegos tales como Emporion se mantuvieron en ocasiones apartados de la población indígena, pero con el tiempo, y después de matrimonios mixtos y de otros contactos, es posible que la población acabara siendo una mezcla. No demasiado lejos de Emporion, en Ullastret, se alzaba una importante ciudad íbera muy bien planificada, con cuatro puertas de acceso y una superficie, en el siglo IV, de 40.000 metros cuadrados. Ahora bien, no deberíamos entender que la relación entre íberos y colonizadores fuera una relación de hostilidad inherente. Unos pocos ejemplos ilustran el modo en el que los íberos combinaron las lecciones aprendidas de los griegos y de otros con sus propias expresiones de individualidad. En el suroeste de España, los diferentes tipos de escritura utilizados por los íberos muestran una cierta uniformidad, pese a la existencia de variaciones, y el origen griego de los caracteres es innegable, son

griegos, no fenicios. No deja de ser extraño que, tras adquirir el alfabeto, los íberos le añadieran varios símbolos silábicos, *ba, be, bi, bo, bu*, e hicieron lo mismo con las letras «c», y «d», tras lo cual, y más extraño aún, la inventiva de los creadores de esta escritura se evaporó. La influencia griega sobre los íberos dio nacimiento a dos características fundamentales de la España moderna: el vino y la aceituna, cuya popularidad fue en aumento aunque el poeta romano Marcial menospreciara los vinos catalanes por su escasa calidad; en cualquier caso, los íberos, tradicionalmente, habían preferido la cerveza, y solían importar vinos de mejor calidad desde Etruria.[33]

Otro ejemplo de préstamo cultural puede observarse en sus tumbas; los íberos preferían la cremación. En Tútugi, en Andalucía, se han desenterrado tumbas del siglo v y posteriores, que varían entre el simple depósito de urnas y los suntuosos túmulos que contienen cámaras y pasadizos y en los que se han encontrado restos de pintura en las paredes. Los motivos arquitectónicos incluyen columnas de soporte decoradas en estilo jónico. Estas grandes tumbas, que evidentemente alojaban los restos de la élite, recuerdan las de Etruria, lo que parece indicar influencia italiana. Los íberos también siguieron la práctica de enterrar a los ricos y famosos con una impresionante cantidad de objetos funerarios, igual que se hacía en Italia y en algunas zonas del Mediterráneo oriental: una tumba de triple cámara en Toya contenía cubos de bronce, gemas y un carro.[34] La escultura ofrece un tercer ejemplo de la mezcla de las influencias indígenas y extranjeras. Los artistas íberos que trabajaban la piedra caliza produjeron unas impresionantes representaciones a tamaño casi real de toros, caballos y ciervos en las que se expresaban con audacia los principales rasgos del animal; tenían preferencia por los relieves, y es muy posible que muchas de las esculturas que han llegado hasta nosotros hubieran sido esculturas externas que adornaban templos y otros centros de culto.[35]

La influencia de los estilos griegos se fue sintiendo de forma paulatina y dio lugar a un estilo que nunca parece del todo griego, algo que puede observarse ya incluso en el siglo IV a.C., la fecha probable de la creación de la escultura íbera más famosa, la Dama de Elche, un busto de una diosa, o de una sacerdotisa, adornado con joyas muy trabajadas. Aunque su rostro les debe mucho a los modelos clásicos griegos, el resto de la figura guarda muy poca relación con otras figuras de mujer a tamaño real que han aparecido en España.[36] Las joyas de la Dama de Elche también parecen recordar un poco a los modelos cartagineses,[37] pero el tratamiento del paño de la ropa en el busto de Elche y en otras esculturas refleja los cánones íberos. Los íberos no compartían el placer de los griegos por reproducir el cuerpo desnudo: únicamente una pintura íbera en una vasija muestra la imagen de hombres desnudos, y fue encontrada en Emporion, donde predominaban los griegos.[38]

La cerámica da fe de los contactos comerciales y, en el caso de las vasijas pintadas, deja al descubierto las influencias culturales, expresadas por medio de la iconografía o bien a través del interés que podrían haber mostrado los pueblos indígenas por los dioses y héroes de los griegos. A diferencia de los pueblos de Italia, las ideas religiosas griegas o fenicias no avasallaron a los íberos, aunque por toda la costa se han realizado algunos hallazgos que demuestran la existencia de cultos comunes dedicados a Demetrio, Astarté y a otras divinidades extranjeras; en Tútugi, una estatuilla de alabastro descubierta en una tumba representa sin lugar a dudas a una diosa fenicia.[39] En el ámbito de la pintura en vasijas, los íberos hicieron gala de una especial originalidad, puesto que, a diferencia de lo que solían hacer los etruscos, no se limitaron a copiar los modelos griegos. Las vasijas de figuras negras de Liria, cerca de Valencia, representan escenas de danzas y de guerra; el trazo de las figuras humanas es de un estilo fluido semiabstracto que transmite de inmediato

una sensación de movimiento, y los espacios vacíos están rellenos de florituras, formas circulares, diseños florales y cualquier cosa que impidiera que se creara un vacío.[40] En Andalucía, los diseños geométricos, de paternidad griega del siglo VI y muy adaptados, se siguieron utilizando hasta el siglo IV para satisfacer la demanda de los compradores íberos, que querían animales, pájaros y también follaje. Por lo tanto, no existía un «estilo íbero», sino que los íberos tomaron ideas fundamentales de los griegos y adaptaron lo que llegaba a bordo de los barcos griegos y fenicios procedentes del Mediterráneo oriental.

Por último, los íberos se dieron a conocer más allá de los límites de España no como comerciantes, sino como formidables soldados. En Sicilia, en el año 480 a.C., lucharon al servicio del tirano de Himera, pero también combatieron a finales del siglo V en la filas de los ejércitos cartagineses que atacaron las ciudades griegas de Sicilia; después de la victoria del tirano griego de Siracusa sobre Cartago en el año 395, muchos íberos se unieron al ejército siracusano. Aristófanes los menciona más o menos en aquella época en una de sus comedias y provoca la risa del público al decir que tenían el cuerpo cubierto de vello. Los famosos sables de los íberos eran una adaptación de los modelos griegos y etruscos que aprendieron a manejar en la época en la que sirvieron como mercenarios.[41] Las soldadas y el saqueo en las guerras extranjeras debieron de hacer la fortuna de algunos íberos, y contribuyen a explicar la suntuosidad de algunas de sus tumbas. Por otra parte, la auténtica fuente de la prosperidad de los íberos descansaba en los recursos naturales de España, en especial sus metales. Los íberos estaban en la situación ideal para beneficiarse del tráfico que circulaba desde el interior de la península hacia la costa, y del transporte de productos en barcos que zarpaban de Cádiz o de otros puertos atlánticos, cruzaban Gibraltar y seguían la ruta descrita por Avieno. Los barcos griegos, etruscos o cartagineses navegaban

ahora por todo el Mediterráneo; los pueblos del lejano oeste eran objeto de chiste en la Atenas de Aristófanes; y los pueblos del oeste veían en Grecia, primero en Corinto y después en Atenas, el centro del estilo y de la moda.

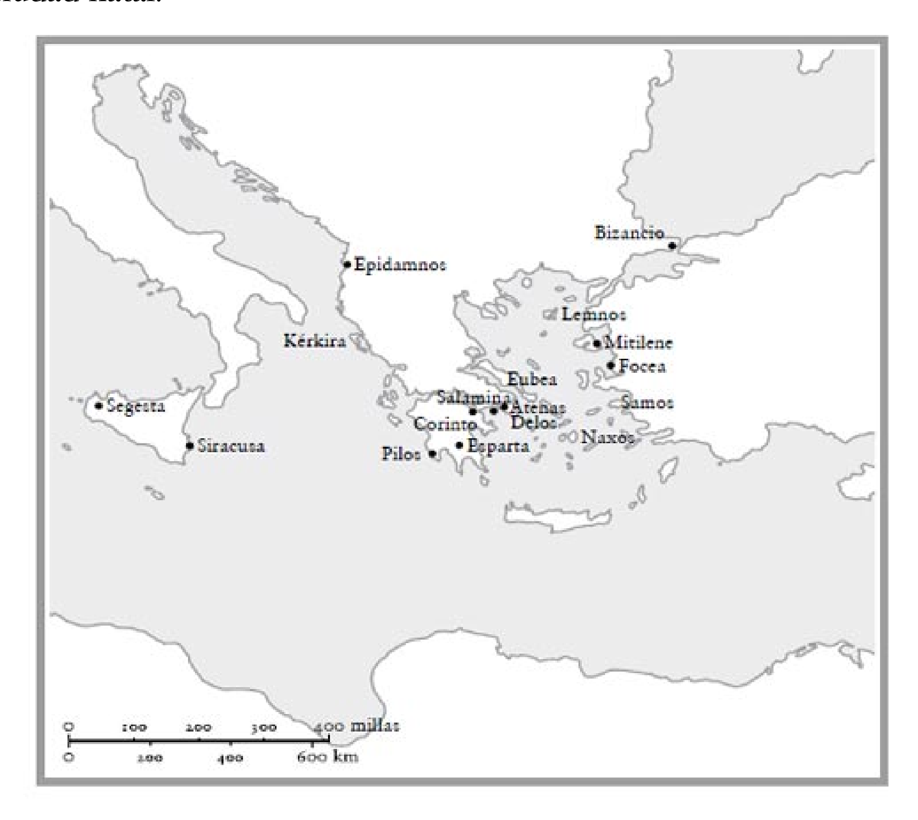
Capítulo 5

TALASOCRACIAS, 550 A.C.-400 A.C.

I

Tal vez se esperaba que las costas del Mediterráneo desempeñaran la función de límite natural a la expansión imperial de las grandes potencias de Oriente Medio, es decir, los hititas, Asiria, e incluso el Egipto faraónico. Los asirios intentaron en alguna ocasión someter a Chipre mediante la intimidación, igual que hicieron los egipcios, puesto que los recursos en metal de la isla eran demasiado importantes como para no tenerlos en cuenta. Sin embargo, ningún intento de dominar el Mediterráneo oriental pudo equipararse a las conquistas de los persas en Anatolia y el Levante durante el siglo VI a.C., ni al intento de invasión de Grecia. La derrota de Persia sería celebrada como la mayor victoria griega desde la caída de Troya. Se trataba de una victoria, no solo militar, sino también política, puesto que un gran número de ciudades de Grecia y de las islas del Egeo colaboraron en la lucha contra los persas, y los griegos pidieron incluso ayuda a Siracusa (aunque los siracusanos combatieron la amenaza de los cartagineses, probablemente instigados por Persia). Los griegos celebraron el triunfo erigiendo monumentos en conmemoración de su victoria, entre ellos la serpiente de bronce de Delfos, ahora en el Hipódromo de Estambul, en la que inscribieron los nombres de las 31 ciudades que habían contribuido a detener a los persas en la gran batalla de Platea en el año 470 a.C., una lista que en la que faltaban nombres.[1] Se creó entonces un «congreso de los helenos», y el nombre heleno, al principio utilizado por Homero para designar a los seguidores de Aquiles, fue ampliando su significado hasta hacer referencia a una identidad común que se expresaba a través del idioma, el culto a los dioses y el estilo de vida.[2] La historia que surgió de todo ello, sobre todo en la muy celebrada y entusiasta crónica de Herodoto, fue la de la defensa de la libertad griega

frente a la tiranía de los persas. En su tragedia *Los persas*, representada en Atenas en el año 472, Esquilo da por supuesto que el futuro de Hellas dependía directamente del destino de su ciudad natal:



REINA: Pero quiero enterarme bien, amigos míos: ¿en qué lugar de la tierra dicen que Atenas está situada?

CORIFEO: Lejos, hacia poniente, por donde se acuesta el soberano sol.

REINA: Pero ¿de verdad sentía deseos mi hijo de apoderarse de esa ciudad?

CORIFEO: Sí, pues así llegaría a ser súbdita del Rey toda Grecia.[3]

Que los griegos estuvieran realmente luchando por la libertad contra la tiranía persa es bastante cuestionable. A finales del siglo v, los espartanos y los atenienses, en el punto álgido de la guerra del Peloponeso que los enfrentaba, estaban constantemente intentando ganarse el favor de los persas, de lo que se desprende que someterse al rey persa no siempre fue considerado un acto despreciable. La historia iba mejorando con cada

narración, primero la de Herodoto y luego, mucho más tarde, las biografías de los grandes personajes atenienses y espartanos escritas por Plutarco durante el período romano. Lo cierto es que una gran cantidad de griegos, reacios o no, combatieron en los inmensos ejércitos acaudillados por el rey persa que invadieron Grecia, y estos griegos se encontraron luchando contra otros griegos. El dominio persa conllevó irritaciones periódicas tales como la exigencia de tropas y del pago de tributos, pero la política general de los persas consistía sobre todo en dejar en paz a aquellas ciudades que pagaban sin protestar un sencillo tributo de tierra y agua.

Desde el punto de vista de los griegos, el problema persa empezó con la destrucción, en el año 546, del reino de Lidia, cuyo monarca, Creso era conocido por su gran fortuna. Ciro, el rey de Persia, invitó a las ciudades griegas de Jonia, en teoría feudatarias de Lidia, a unirse a él para derrocar a los lidios, pero los jonios no se interesaron por esta propuesta hasta después de la caída de Lidia, y entonces ya era demasiado tarde: Ciro ya no estaba dispuesto a ofrecerles a los jonios las mismas ventajosas condiciones de vasallaje de las que habían gozado bajo el dominio de los lidios. Algunas de las ciudades jonias se sometieron, y se vieron obligadas a proporcionar tropas; durante el reinado de Ciro, la carga fue relativamente ligera, pero se hizo más pesada bajo los monarcas posteriores, que buscaban fondos con los que financiar sus ambiciosas guerras. Los habitantes de otras ciudades siguieron los consejos de los griegos de Hellas y emigraron en masa, en especial los foceos. Milcíades, que se convertiría en un distinguido general en el ejército ateniense, partió de su Jonia natal con cinco barcos, una multitud de refugiados y toda la riqueza de su ciudad, pero, por desgracia, los piratas fenicios capturaron uno de sus barcos. A los persas, en aquel momento, les importaban mucho más los territorios de los grandes imperios de Oriente Medio. A la caída de

Babilonia a manos de Ciro en el año 539, una victoria persa celebrada más tarde en las realistas narraciones bíblicas del Libro de Daniel, le siguió la de Egipto en 525 a manos de Cambises, el hijo de Ciro; mientras tanto, los persas consiguieron someter a las ciudades fenicias, una dependencia que a los fenicios tampoco les resultó tan negativa. Los persas insuflaron una nueva vida a las rutas comerciales que cruzaban Tiro y Sidón, y dejaron Jonia a un lado. Los fenicios se convirtieron en el pilar de la marina persa en el Mediterráneo, aunque se esperaba que también los griegos construyeran barcos para la flota persa. Alrededor del año 525, un monarca jonio, Polícrates de Samos, que se alió con Cambises, podía movilizar cien pentecónteros (barcos con cincuenta remeros) y cuarenta trirremes (barcos con tres bancos de remeros superpuestos); también los fenicios construyeron este tipo de naves, y en el año 499 enviaron doscientos trirremes a intentar la conquista de Naxos.[4] En otras palabras, se necesitaban miles de hombres para tripular una flota eficaz, y es muy posible que Polícrates utilizara marineros procedentes de lugares más allá de la propia Samos. Herodoto se preguntaba si debía comparar a Polícrates con el talasócrata Minos.[5]

Tras la caída de Egipto, las ciudades griegas de Cirenaica se sometieron al vasallaje de Persia, y el imperio persa se extendía ahora hasta lo que en la actualidad es Libia; Cartago, igual que otras ciudades fenicias, parecía ver con buenos ojos el avance de los persas, aunque eso no significa que los persas intentaran establecer su hegemonía sobre el Mediterráneo. Los griegos les dieron a entender a sus parientes de Sicilia que también su isla estaba amenazada. No obstante, la zona de Europa que más preocupaba a los persas no era Grecia, sino las grandes extensiones de tierras de lo que ahora es Ucrania, habitadas por los nómadas escitas a quienes tanto los griegos como los persas consideraban unos bárbaros salvajes, y contra los que el rey

Darío de Persia organizó una campaña en 513. Al norte del Egeo, unos pocos griegos y otros isleños les causaron problemas a los persas, quienes respondieron con brutalidad ocupando Lemnos en el año 509 y aniquilando a muchos de sus habitantes. Los persas codiciaban Eubea y deseaban controlar la isla, famosa por sus recursos naturales.[6] A partir del año 499, los disturbios se extendieron por toda Jonia, en ocasiones, con el apoyo de las ciudades de la Grecia continental, y desembocaron en brutales represalias en las que los marinos fenicios se tomaron la revancha y se desquitaron con sangre y saqueos de sus resentimientos contra los griegos. Con todo, cuando la revuelta jonia se fue apagando, los persas mostraron una sorprendente clemencia: aceptaron los gobiernos democráticos e intentaron eliminar la fuente de la tensión entre las ciudades exigiendo que llegaran a acuerdos comerciales entre ellas. El gran rey persa, consciente de la responsabilidad que tenía ante su dios Ahura Mazda, sabía que debía mostrar clemencia hacia sus súbditos y fomentar la estabilidad. Aun así, Jonia no recuperó su prosperidad.[7]

II

El acceso al trono de Jerjes en el año 485 modificó la política persa, que dejó de pactar rígidos acuerdos con los disidentes y pasó a la enérgica supresión de los enemigos de Persia; el gran rey tenía la intención de castigar a los griegos por haberles dado apoyo a los rebeldes jonios. Los fenicios y los egipcios recibieron el encargo de fabricar unas inmensas cuerdas con las que construir un par de puentes de botes a través del Helesponto; estos cables debían de haber tenido una formidable resistencia para poder resistir las fuertes corrientes. En el pasado, una flota había sufrido graves daños frente al promontorio del monte Atos, y por ese motivo, el rey ordenó la construcción de un canal que cruzara el istmo, y así se hizo. Se instalaron almacenes de provisiones a lo largo de la ruta que cruzaba Tracia y

que debía seguir el ejército. Los griegos comprendieron muy bien que esta guerra se libraría por tierra y por mar, y les confiaron a los espartanos el mando de las fuerzas navales, otra prueba más de que nunca debería subestimarse el poder de Esparta en el mar. Como era de esperar, muchos griegos sintieron la tentación de «medizarse», someterse a los medas y a los persas antes que los ejércitos de Jerjes aniquilaran sus ciudades y esclavizaran a sus habitantes. El oráculo de Pitias en Delfos les dio instrucciones a los atenienses de que abandonaran su ciudad natal y emigraran hacia el oeste; en respuesta a las preguntas que siguieron, el oráculo se refirió de manera imprecisa a una muralla de madera que sobreviviría al ataque de los persas, e insinuó que algo terrible sucedería en Salamina, algo más al oeste de Atenas.

El momento más dramático de la campaña terrestre se vivió en el estrecho paso de las Termópilas, en el año 480 a.C., cuando trescientos valientes espartanos combatieron hasta la muerte contra un ejército numéricamente muy superior; después, los persas se lanzaron contra el norte y el este de Grecia, y contra Atenas, ahora vacía, y saquearon los antiguos templos de la Acrópolis.[8] En la campaña marítima era donde los griegos teníah su mayor oportunidad de victoria , puesto que la flota persa estaba compuesta sobre todo por trirremes fenicios, rápidos y ligeros, contra los que los griegos podían movilizar sus propios trirremes más pesados. Los fenicios contaban con la superioridad numérica, pero los griegos conocían mucho mejor estas aguas.[9] En el año 480 a.C. los aliados griegos retuvieron a la flota persa en Salamina, retrasando así lo que parecía casi inevitable, la invasión a gran escala del Peloponeso por los persas. Salamina es una isla separada de Ática, en el continente, por un angosto estrecho en el este, donde se enfrentaron las flotas, y por un estrecho más ancho en el oeste, más allá de la bahía frente a Eleusis. Los griegos, en su mayoría atenienses, con más

de 200 barcos (algunos cálculos llegan hasta los 380), tenían delante entre 800 y 1.200 barcos enemigos; los griegos, por lo tanto, necesitaban tenderles una trampa a los fenicios para empujarlos al angosto estrecho que separaba Salamina de la Grecia continental donde quedarían atrapados.[10] Y esto es, ni más ni menos, lo que hicieron, utilizando una treta inspirada en Ulises: un espía ateniense informó a los persas de que los griegos planeaban huir hacia el este al amparo de la oscuridad. Los fenicios fueron enviados a patrullar la salida occidental, pero los griegos no se movieron, y al llegar la mañana, el silencio dejó perplejas a las patrullas enviadas a bloquear la salida del lado griego. Mientras tanto, los griegos entablaron batalla con los barcos fenicios que se habían quedado en el lado oriental del estrecho. Los barcos corintios izaron entonces las velas y fingieron huir por el estrecho en dirección oeste hacia Eleusis, atrayendo como un imán al enemigo, que se encontró en la angosta boca de entrada del estrecho y descubrió que no podía maniobrar. Mientras tanto, el rey Jerjes observaba desde una altura sobre la bahía de Salamina y sentado en un trono de oro, esperando disfrutar del día y del espectáculo de la marina persa persiguiendo y venciendo a los griegos. Los griegos hundieron o capturaron doscientos barcos fenicios y persas, frente a los cuarenta que perdieron ellos.[11] Los griegos jonios que combatían en las filas de los persas no quisieron enfrentarse a sus compatriotas de tierra firme y se marcharon precipitadamente a toda vela. Fue una victoria de un tipo curioso: la flota persa no quedó destruida por completo, todavía quedaban a flote tal vez unos mil barcos de diversos tipos, y un ejército persa esperaba en las cercanías. Ahora bien, la batalla de Salamina fue la demostración de que Jerjes no podía continuar y conquistar toda Grecia. Los espartanos y los atenienses tenían el Egeo y habían impedido que se convirtiera en un mar persa, y la victoria terrestre de Platea al año siguiente confirmaría la invencibilidad

de la alianza griega. Al cabo de poco tiempo, y no sin realizar algunos ajustes en el calendario, se afirmaría que los siracusanos, bajo el mando de Gelón, habían infligido una derrota decisiva a los cartagineses que habían intentado conquistar Sicilia precisamente el mismo día que los griegos lograban su victoria en Salamina. Es posible que el intento de invasión de Sicilia constituyera un intento de los persas y de sus aliados fenicios de abrir un segundo frente. Era evidente que la idea de que los persas habían sido derrotados tanto en el este como en el oeste tenía su atractivo.

La guerra meda confirmó la superioridad moral de Esparta, cuyos soldados fueron los heroicos perdedores de las Termópilas, y de Atenas, que tras sacrificar la ciudad abandonándola a los persas había vencido en aguas de Ática. Atenas y Esparta continuaron la guerra y obtuvieron nuevas victorias navales, notablemente en Samos, a la que liberaron del dominio persa, y en el cercano promontorio de Micala, donde, en el año 479, consiguieron incendiar la flota persa; en Jonia, además, incitaron a la revuelta. Jerjes acabó, por lo tanto, con menos de lo que había empezado; Esquilo lo representó como un personaje trágico que había excedido sus propias posibilidades al desafiar a los dioses griegos, y cuyo comportamiento había provocado la desdicha de persas y griegos por igual. Esquilo insistía en la existencia de un principio subyacente, la libertad, por el cual los griegos habían luchado:

> La primera, el ala derecha, en formación correcta, con orden, venía en cabeza. En segundo lugar, la seguía toda la flota. Al mismo tiempo podía oírse un gran clamor: «Adelante, hijos de los griegos, libertad a la patria. Libertad a vuestros hijos, a vuestras mujeres, a los templos de los dioses de vuestra estirpe y las tumbas de vuestros abuelos. Ahora es el combate por todo eso».[12]

III

Atenas, tras una espectacular reconstrucción, se convirtió entonces en ardiente defensora de la democracia (una democracia restringida a los ciudadanos varones, y que excluía a los nu-

merosos metecos, o extranjeros). También se convirtió en la capital de un imperio regional, y utilizó su flota militar para ejercer su dominio sobre las islas del Egeo.[13] Esparta, por su parte, se concentró en mantener su autoridad en el sur el Peloponeso, donde una pequeña élite de soldados espartanos muy bien entrenados (los hoplitas) controlaba a una población muy superior de siervos dependientes (los ilotas) y de vasallos aliados (o *perioikoi*). Tucídides observaría que Esparta era «simplemente una agrupación de poblados» que carecía de grandes monumentos, mientras que los grandes monumentos de Atenas, en su opinión, desprendían la sensación de que la ciudad era el doble de poderosa de lo que en realidad era.[14]

Los cultos religiosos unieron al incipiente imperio ateniense. El culto más influyente en estas aguas era el culto a Apolo en la isla sagrada de Delos. Delos está situada en pleno centro de la cadena de las Cícladas, más o menos en medio del Egeo, y es fácilmente accesible desde las tierras que habitaban los griegos jonios: Samos al este-nordeste y Quíos al nor-nordeste. El gran pirata Polícrates de Samos manifestaría un intenso interés por Delos, y consagró la isla de Rinia, muy próxima a Delos, al Apolo deliano; y poco tiempo antes de morir, en 522 a.C., construyó una gran cadena que unía Rinia a Delos.[15] Delos atrajo asimismo la atención de los habitantes de varias islas vecinas, como por ejemplo los de Naxos, que instalaron una terraza esculpida (la «Terraza de los leones»), construida con el fino mármol por el que Naxos era famosa. Al participar en el culto al Apolo de Delos, los jonios expresaron su solidaridad con sus compatriotas griegos de todo el Egeo. El culto a Apolo se manifestaba no solo en los sacrificios, sino también mediante festivales que incluían juegos atléticos, representaciones corales y bailes; Tucídides citaba un antiguo poema dedicado al dios Apolo Febo:

> Más tú, Febo, regocijas tu corazón especialmente en Delos, donde en honor tuyo se congregan los jonios de arrastradizas túnicas con sus hijos y sus castas esposas. Y ellos, con el pugilato, la danza y el canto, te complacen, a acordarse de ti cuando organizan la competición.[16]

Un centro de culto en medio del Egeo era el lugar por excelencia en el que crear una confederación de ciudades griegas, la Liga de Delos, en el año 477 a.C.; su tarea declarada consistía en mantener la presión sobre los persas tras la retirada de Jerjes. Aparentemente, fueron los atenienses los que sugirieron que la sede de la liga se instalara en Delos. No se trataba solo de reconocer el carácter sagrado del lugar, sino también de desviar la atención del hecho que Atenas dominaba la liga. Al principio, la tesorería estaba instalada en el santuario ateniense de Delos, pero en el año 454 fue trasladada a Atenas, puesto que para entonces era evidente que la Liga de Delos se había convertido en un instrumento de la política ateniense; fueron los atenienses quienes nombraron a todo el equipo de administradores, que se suponía debían proceder de Jonia y de las islas del Egeo.[17] Los atenienses creyeron en la liga y al mismo tiempo supieron explotar su naturaleza sagrada.

En muy pocas ocasiones se han tratado la democracia en el interior del propio país y el imperio fuera de él como dos instituciones incoherentes entre sí; el lema del historiador sir John Seeley era *imperium et libertas*, «imperio y libertad».[18] Los atenienses sabían por qué necesitaban un imperio, y no era solo para mantener a raya a los persas. La ciudad necesitaba recursos esenciales para garantizarse su supervivencia, y dichos recursos se obtenían de otros lugares e, igual de importante, algunos lugares protegían las rutas más largas que llevaban a las fuentes de suministros. El desafío más importante radicaba en lograr acceso a las reservas de cereales y trigo. El tamaño de Atenas en el siglo v es objeto de un cierto grado de controversia; un cálculo fiable cifra los habitantes de Atenas y de su territorio dependiente de Ática en 337.000 en el siglo v.[19] Todas es-

tas personas no podían alimentarse solo de los recursos locales. Aunque la tierra, a primera vista, no parezca demasiado prometedora, en algunas zonas de Ática se practicaba la agricultura intensiva, y Aristófanes describió la enorme variedad de productos procedentes de los campos que rodeaban la ciudad y que los atenienses podían comprar: pepinos, uvas, miel, higos, nabos, e incluso consiguieron cultivar frutas y verduras fuera de temporada, de modo que uno ya no podía saber en qué época del año estaba.[20] Ahora bien, los hallazgos de la época clásica indican que Ática podía alimentar con sus propios recursos a unas 84.000 personas, en cualquier caso, no más de 106.000.[21] Atenas, en consecuencia, tenía que importar cereales para alimentarse, y la mayor parte de estos cereales procedían de lugares tan lejanos como Eubea, el mar Negro (o Pontos), y Sicilia. Más o menos la mitad de sus reservas de cereales era importada, y transportistas e intermediarios (previsiblemente, el blanco de muchas críticas) garantizaban que la ciudad pudiera alimentarse.

El retórico Isócrates, que escribía alrededor del año 380 a.C., describió a los *klerouchoi*, los colonizadores atenienses enviados a los territorios controlados por Atenas para gestionar las fincas agrícolas que les suministraban sus alimentos, que eran necesarios porque «en proporción al número de ciudadanos atenienses, teníamos un territorio pequeño, pero un gran imperio; no solo poseíamos el doble de barcos que los otros estados combinados, sino que además, los barcos eran lo bastante fuertes para enfrentarse a un enemigo que nos doblara en número».[22] Isócrates insistió en la importancia de Eubea, «teníamos mayor control sobre ella que sobre nuestro propio país» porque ya en el año 506 los atenienses habían despojado de sus tierras a las grandes familias de Calcis y las habían dividido en parcelas que entregaron a cuatro mil ciudadanos; Pericles, sesenta años más tarde, llevaría a cabo una nueva distribución.[23] No obstan-

te, en 411, acercándose ya el final de la desastrosa guerra del Peloponeso, Eubea se liberó del dominio ateniense; Tucídides observaría que «se beneficiaban más [de Eubea] que del Ática», y que la pérdida de Eubea provocó un pánico aún mayor que la derrota en Sicilia, otra fuente de cereales.[24]

La presunción generalizada de que el mar Negro siempre fue la principal fuente de suministro de cereales se basa en testimonios del siglo IV y posteriores.[25] Las referencias anteriores al mar Negro son esporádicas y reflejan algún que otro año de escasez en el Egeo. Las fuentes por excelencia que aprovisionaban Atenas se encontraban por todo el Egeo, en Tracia, en Lemnos, en Eubea y en Lesbos, donde la tierra en la que trabajaban veinte mil lesbios fue entregada a tres mil beneficiarios atenienses que permitieron quedarse en calidad de siervos a parte de la antigua población.[26] Todo lo anterior parece indicar la existencia de un mercado de cereales sistemático y bien organizado resultado de la política ateniense, más que la simple y errática dependencia de cualquier reserva que pudieran encontrar los mercaderes del Egeo y de más allá.[27] Sus principales beneficiarios eran los ricos ciudadanos a quienes se les habían concedido tierras en los territorios de ultramar (*chôra*) del imperio ateniense.[28]

IV

Atenas no toleraba la disidencia, y, en el año 470, cuando los habitantes de Naxos intentaron liberarse Atenas, en lugar de los barcos que hasta entonces había proporcionado Naxos, le impuso a la isla el pago de tributos en dinero, un cambio que se extendió también a otros aliados de Atenas; las listas de tributos que han sobrevivido expresan con claridad el modo en el que Atenas se estaba afianzando en el Egeo. Ahora bien, la Liga de Delos tenía su contrapartida en la Liga del Peloponeso,

que abarcaba las ciudades del sur de Grecia y estaba dominada por Esparta. Tucídides comentaba las diferencias entre las dos ligas:

> Los lacedemonios ejercían el liderazgo sobre sus aliados sin someterlos a tributo, aunque, de modo conveniente para sus intereses, se cuidaban de que se rigiesen por un sistema oligárquico. En cambio, los atenienses con el transcurso del tiempo acabaron adueñándose de las naves de las ciudades aliadas, salvo las de Quíos y Lesbos, e imponiendo tributo a todas.[29]

Así pues, Esparta trabajaba con aliados, mientras que Atenas impuso su dominio sobre sus vasallos. Por otra parte, a los aliados de Atenas les impresionó el éxito del liderazgo ateniense, a menudo lejos de Grecia; los atenienses entendieron muy bien que las victorias en el extranjero podían ser utilizadas para promover su propia hegemonía en el Egeo. En el año 466, los aliados, acaudillados por el comandante ateniense Kimón, hicieron pedazos, literalmente, a los doscientos barcos de la flota persa frente a la costa de Asia Menor, en la desembocadura del río Eurimedonte. Los aliados lucharon con bravura contra los persas, y enviaron doscientos de sus propios barcos a Egipto para apoyar una sublevación contra la hegemonía persa (459) que, sin embargo, acabó en una humillante derrota. Diez años más tarde, la Liga de Delos envió su flota, bajo el mando de Kimón, a crear problemas en Chipre, dominada por los persas. Mientras tanto, Atenas coaccionaba a rivales y rebeldes, endurecía su control sobre Eubea, y, en el año 446, llegaba a un acuerdo de paz con Esparta, su rival por excelencia por la hegemonía. Atenas y Esparta tenían obsesiones diferentes, Atenas, intentar conservar sus posesiones en el Egeo, y Esparta, mantener la supremacía en el Peloponeso, por lo que no resultó demasiado difícil separar sus esferas de interés. Las auténticas dificultades surgirían cuando las ciudades de menor importancia absorbieran a Atenas y a Esparta en sus propias peleas.

El estallido de la guerra del Peloponeso se remonta a acontecimientos ocurridos en el Adriático, en Epidamnos, una ciudad pequeña pero estratégica situada en el límite del territorio ilirio. Epidamnos era un puerto de escala en la cada vez más importante ruta comercial por la que se transportaban las mercancías desde el golfo de Corinto hacia las colonias de Espina y de Adria, una ruta por la que Atenas mostraba un creciente interés. Epidamnos había sido fundada por colonizadores corintios de Kérkira (Corfú); se trataba por lo tanto de una nieta de Corinto e, igual que muchas otras ciudades griegas, estaba desgarrada por las luchas internas entre facciones aristócratas y demócratas (436-435). Los demócratas, asediados por los aristócratas y sus aliados bárbaros, los ilirios, buscaron ayuda en Kérkira, pero los kerkireos no quisieron saber nada.[30] Se consideraban una potencia naval respetable, con 120 barcos (la segunda mayor flota después de la de Atenas), que rivalizaba en el mar con su ciudad madre, Corinto, con la que mantenía unas relaciones decididamente frías: los corintios estaban convencidos de que los kerkireos no les mostraban el respeto que le era debido a su ciudad madre, mientras que los kerkireos, por su parte, afirmaban que «eran tan ricos como los más ricos de los griegos, eran aún más poderosos [que Corinto] por su preparación para la guerra».[31] Las relaciones se deteriorando todavía más cuando Corinto, en respuesta a la petición de Epidamnos, una de sus ciudades nieta, envió colonizadores a ayudar a la ciudad asediada.[32] Así estalló entre Corinto y Kérkira un conflicto que no parecía tener ningún sentido, desencadenado por la intervención de Corinto en aguas que los kerkireos creían suyas. Kérkira apeló a Atenas en busca de ayuda: los kerkireos argumentaron que la poderosa flota de Atenas podría bloquear las pretensiones de Corinto. «Corinto», dijeron, «nos ha atacado primero para así atacaros a vosotros después.[33] Solicitaron su incorporación en la red de alianzas de Atenas, aunque eran

conscientes de que, en virtud de los términos de tratados anteriores entre Esparta y Atenas que habían intentado equilibrar las fuerzas entre la Liga de Delos y la del Peloponeso, esta acción podría considerarse un error:

> Entre los griegos hay tres escuadras dignas de mención: la vuestra, la nuestra y la de Corinto; si consentís que dos de ellas se aúnen, en el caso de que los corintios nos sometan, tendríais que luchar a la vez contra los peloponesios y los corcireos; mas si nos aceptáis como aliados podréis enfrentaros con ellos con muchas más naves, las nuestras.[34]

A juzgar por estas palabras, los kerkireos mostraban un cierto fatalismo con respecto a una guerra futura. En el año 433, los atenienses enviaron una flota en ayuda de los kerkireos que puso rumbo a Síbota, entre Kérkira y el continente, donde 150 barcos de Corinto y de sus aliados se enfrentaron a 110 barcos de Kérkira. El impacto más importante de la flota de Atenas fue psicológico: la escuadra ateniense apareció una vez iniciada la batalla, y los corintios, al verla llegar, salieron huyendo convencidos de que una flota aún mayor estaba de camino, lo que, de hecho, no era el caso. Esparta se mantuvo sabiamente apartada de todos estos acontecimientos.[35]

A Tucídides le interesaban la guerra y la política, y en especial el razonamiento tras las decisiones políticas de los estados griegos durante el conflicto entre Atenas y Esparta, pero hay algunos misterios que no logra resolver: por qué los atenienses, que habían construido un imperio en el Egeo, deseaban implicarse en las aguas al oeste de Grecia, los mares Jónico y Adriático; y hasta qué punto fueron importantes los intereses comerciales de Atenas, Corinto y Kérkira en la decisión de ir a la guerra. Los corintios y los atenienses no eran ciegos, podían ver las nuevas oportunidades de negocio que se habían abierto en el Adriático durante el siglo v a.C. Es muy posible que tras otra decisión de la asamblea ateniense, la de asediar Potidea, una colonia corintia situada en la península calcidia, no demasiado lejos de la moderna ciudad de Tesalónica, se encontraran tam-

bién consideraciones económicas. Tesalia daba acceso a algunas de las regiones agrícolas productoras de cereales que aprovisionaban a Atenas, y el control de Tesalia decidiría el control sobre las islas del norte del Egeo, por ejemplo Lemnos, bajo hegemonía de Atenas. Mientras tanto, la Liga del Peloponeso se enfrentaba a toda una creciente serie de quejas en contra de Atenas, proferidas incluso por sus propios aliados: Égina, la isla situada entre Ática y el Peloponeso, protestó por la presencia de la guarnición ateniense que amenazaba su autonomía.[36] En otras palabras, los otros griegos habían visto que los atenienses habían convertido su sistema de alianzas en un imperio, y se preguntaron cuándo y dónde terminaría el proceso. Los espartanos decidieron que tenían que dar un ejemplo; muchos de los habitantes de Esparta eran profundamente reacios a declarar una guerra, y, cuando la cuestión fue sometida a votación en la asamblea espartana, al principio no podía saberse quién hacía más ruido, si los que estaban a favor de la guerra o si los que defendían la política de apaciguamiento.[37]

En la primera fase del conflicto entre Atenas y Esparta, conocido con el nombre de guerra arquidámica (431-421 a.C.), Atenas demostró su superioridad táctica en el mar; en 428, los atenienses respondieron enérgicamente a una rebelión en Lesbos, donde los ciudadanos de la capital, Mitilene, se conjuraron para derrocar el dominio ateniense sobre la isla y ampliaron su flota militar.[38] Los lesbios le explicaron a Esparta que a los atenienses «nuestra flota les causaba algún temor de que supusiera para ellos, si formaba una unidad, sumada a vosotros o a cualquier otro», pero «si acudierais vosotros con interés, os haríais con una ciudad que posee una gran escuadra, que es de lo que estáis más necesitados».[39] Los peloponesios admitieron en el acto a los mitilenos en su liga, aunque no pudieron impedir que los atenienses reconquistaran Mitilene. En el famoso, o infame, debate subsiguiente, puede detectarse el exclusivo y egoísta ca-

rácter de la democracia ateniense: los atenienses aceptaron la cruel propuesta de Cleón, un general que propuso matar a todos los varones mitilenos y esclavizar a todas las mujeres y los niños, y enviaron sin más dilación un trirreme a Lesbos a aplicar este decreto. Sin embargo, se lo pensaron dos veces y enviaron un segundo trirreme a derogar esta sentencia. El segundo trirreme se precipitó tras el primero sin conseguir adelantarlo, pero llegó justo a tiempo de salvar a la población. Eso era entonces el imperio; tal como insistirían los rebeldes, los atenienses habían ido privando poco a poco de independencia a sus propios aliados, y ya no los trataban como iguales.

La guerra del Peloponeso se cobró una ingente cantidad de vidas humanas, tanto a consecuencia de las enfermedades como de la pura crueldad humana. La peste, posiblemente la bubónica, llegó a Grecia en el año 430 y arrasó Atenas. Las rutas marítimas del Mediterráneo siempre han facilitado los medios de transmitir las pandemias, como dejan patente los dramáticos casos de peste mejor documentados durante el reinado de Justiniano en el siglo VI d.C., o la peste negra del siglo XIII. Por aquel entonces, no se prestaba demasiada atención a la patología de esta enfermedad, ya que se creía que era el castigo de los dioses por los pecados humanos.

En el año 425, los atenienses intentaron llevar la guerra al Peloponeso, y para ello instalaron una base en Pilos, la antigua capital de Néstor, desde donde pudieran interceptar los suministros en dirección a Esparta.[40] A resultas de esta acción, 440 hoplitas espartanos se encontraron inmovilizados en la isla de Esfacteria frente a Pilos, y durante un tiempo parecía que su destino estaba ligado al futuro de esta guerra. Los hoplitas bloqueados en Esfacteria representaban tal vez la décima parte de la élite del ejército espartano, y, por lo tanto, recuperarlos se convirtió en una cuestión de la máxima importancia para Esparta. Los espartanos y el general al mando de las tropas ate-

nienses concertaron una tregua local en virtud de la cual la flota espartana en esas aguas, unos sesenta barcos, se rendía y quedaba como rehén hasta el final de las negociaciones. Todo esto parecía prometer el fin de la guerra, pero cuando los delegados espartanos estuvieron ante la asamblea ateniense, les resultó imposible concederles la victoria a sus enemigos.[41] Así pues, la guerra continuó, y Cleón, el comandante ateniense, sorprendió a todos conduciendo una fuerza de asalto hasta Pilos y consiguiendo la rendición de los hoplitas de Esfacteria; no se repitió lo ocurrido en las Termópilas.[42]

Al cabo de poco tiempo, la guerra se extendió hasta más allá del Egeo y de las aguas alrededor de Kérkira; por qué exactamente los atenienses abrieron un nuevo frente en Sicilia en el año 427 sigue siendo un misterio. Tucídides creyó que los atenienses esperaban poder impedir que los cereales sicilianos llegaran a las ciudades peloponesias, y también que empezaban a preguntarse «si sería posible someter Sicilia a vasallaje».[43] Acostumbrados a gobernar otras islas, los atenienses no se dieron cuenta de lo grande que era esta, ni de cuántos eran los rivales que deseaban controlarla: los cartagineses eran un enemigo en potencia; los siracusanos representaban una amenaza más inmediata, puesto que eran colonizadores dorios, bien armados y poseían una gran flota que podía ponerse al servicio del bando peloponesio.[44] Las antiguas lealtades regresaron al primer plano: según Tucídides, los colonizadores sicilianos estaban claramente divididos: los jonios, que apoyaban la alianza con Atenas, y los dorios, quienes, por instinto, daban apoyo a Esparta. Leontini, una colonia jonia al este de Sicilia que estaba en guerra con Siracusa, pidió ayuda a los atenienses, quienes respondieron enviando veinte barcos; las rápidas victorias, entre ellas la de Leontini, y la afirmación de la hegemonía ateniense sobre el estrecho de Mesina, estimularon la seguridad en sí mismos

de los atenienses. Siracusa parecía más débil de lo que habían esperado, y Sicilia parecía ser una conquista factible, una presuposición que resultó ser desastrosa.

Durante la siguiente fase del conflicto entre Atenas y Esparta se reavivó la cuestión siciliana. La red de alianzas atenienses en Sicilia se extendía por toda la isla, y abarcaba incluso a los élimos del oeste de Sicilia. Los habitantes de Segesta, o Egesta, que poco tiempo antes habían empezado a construir el espléndido templo que todavía se mantiene en pie, vieron en Atenas a su protectora frente a las amenazas de Siracusa y sus aliados; cuando Selinus (Selinunte), una ciudad doria más al sur, lanzó un ataque contra Segesta, los segestanos enviaron una embajada a Atenas para pedir ayuda (416/415 a.C.). Selinunte es otra antigua ciudad siciliana cuyo gran templo todavía sobrevive. Los embajadores de Segesta hicieron hincapié en que dicho ataque solo era el principio de un intento de los griegos dorios y de los siracusanos de conseguir la hegemonía sobre toda la isla, una explicación bastante creíble, habida cuenta que varios tiranos de Siracusa tenían ambiciones pan-sicilianas. Todos estos argumentos alimentaron el entusiasmo de los atenienses por reabrir el frente siciliano.[45] Segesta estaba dispuesta a pagar por la ayuda de los atenienses, y sus habitantes enviaron un sustancioso obsequio de sesenta talentos de plata sin acuñar; los segestanos dieron de comer y de beber a los embajadores atenienses llegados a Segesta en platos y copas de oro y plata, y los delegados atenienses salieron de la isla llevándose consigo la impresión de que se trataba de una isla de fabulosa riqueza cuya adquisición sería muy útil a los intereses de Atenas. Ahora bien, los segestanos habían reutilizado sus relativamente escasas existencias de vajilla de lujo, trasladándolas de casa en casa cada vez que los embajadores eran recibidos por nuevos anfitriones.[46] Todo ello, no obstante, fue más que suficiente para tentar a los codiciosos atenienses, y la asamblea votó a favor de

la decisión de enviar sesenta barcos a Sicilia; uno de los comandantes era Alcibíades, defensor declarado de la expedición a Sicilia, y que más tarde cambiaría de bando sin ningún tipo de pudor, pasando de Atenas a Esparta y luego a Persia, antes de ser recibido en Atenas hacia el final de la guerra como el posible salvador de la ciudad.[47] Alcibíades, sin embargo, no tendría la oportunidad de demostrar su valía: se le acusó de participar en un extraño acto sacrílego, el de profanar durante la noche varios hermas, esculturas fálicas dispersas por toda la ciudad de Atenas. Alcibíades decidió que corría más peligro en Atenas que en Esparta y, en consecuencia, decidió desertar y unirse al enemigo.

En el año 415, los atenienses lanzaron por fin un asalto contra Siracusa, un lugar difícil de conquistar porque la ciudad se alzaba sobre un saliente que bloqueaba el acceso al gran puerto, y al norte habían pantanos, canteras y campo abierto que los dos bandos rivales intentaban cerrar con murallas: murallas defensivas construidas por los siracusanos para mantener alejados a los atenienses, y murallas ofensivas construidas por los atenienses para cercar Siracusa y cortarle el paso a sus suministros. Con todo, no estaban solos en esta lucha: los espartanos enviaron refuerzos y los atenienses pidieron ayuda y refuerzos navales a aliados que no eran griegos, a los etruscos y a los cartagineses. Los etruscos enviaron algunos barcos que demostraron su valía; los cartagineses, a quienes la hegemonía ateniense les ofrecía las mismas desventajas que la de Siracusa, se contentaron con permanecer a la espera en la línea de banda.[48] La llegada de un comandante espartano, Gilipo, al mando de una pequeña flota y de un reducido ejército, debilitó las iniciativas atenienses y, cuando se entabló batalla, la flota de Siracusa resistió con firmeza a la entrada del puerto y acabó aplastando a la armada griega (y a algunos refuerzos recién llegados).[49] A esta victoria naval le siguieron otras más espectaculares en tie-

rra; siete mil atenienses cayeron prisioneros y fueron llevados a las canteras cerca de Siracusa donde los vencedores los abandonaron a pudrirse bajo el sol, y así, otros miles de atenienses murieron de insolación y de hambre. Muchos de los prisioneros fueron esclavizados, aunque, según Plutarco, una de las vías de recuperar la libertad consistía en saber recitar los versos de Eurípides, cuyas obras suscitaban la apasionada admiración de los griegos sicilianos.[50] La expedición a Sicilia había, por lo tanto, terminado en un desastre humano igual de doloroso que la peste; y había acabado también en un desastre político que acarreó una enorme pérdida de prestigio, la sensación de que la política ateniense carecía de rumbo, y sabiendo, además, que el político ateniense más capaz de su generación, Alcibíades, era ahora huésped de los espartanos.

Atenas, tras haber declarado una guerra a causa de Sicilia con la esperanza de interferir en el tráfico de cereales en dirección al Peloponeso, sufría ahora la pesadilla de ver amenazado su propio suministro. Al llegar el año 441, los espartanos estaban intentando activar una alianza con Persia que llevaría los barcos fenicios al Egeo, al menos, así lo esperaban. La posición persa era ambigua, puesto que los persas también estaban negociando con los atenienses; creían que lo que más les convenía era que los griegos se pelearan entre ellos hasta que llegaran a un punto en el que, agotados, ya no pudieran luchar más, y entonces Persia podría apoderarse de lo que quisiera. Así, la flota fenicia prometida a Esparta en 411 nunca llegó, pero los peloponesios utilizaron sus propios recursos navales para hacerse con el control del Helesponto y fomentar la revuelta en la ciudad de Bizantion, un punto estratégico fundamental. Una serie de batallas navales en el Helesponto demostraron la superioridad de los atenienses frente a la inexperiencia de los espartanos, aunque estas victorias atenienses no fueron fáciles: si Atenas hubiera perdido una sola batalla, es posible que hubiera tenido

que darse por vencida en esta guerra.[51] En el año 406, en Arginusas, entre Quíos y el continente asiático, los atenienses obtuvieron una espectacular victoria naval en la que solo perdieron veinticinco de sus 155 barcos, pero acto seguido, echaron a perder su victoria procesando a los almirantes porque habían cometido sacrilegio al no recuperar los cadáveres de los marineros atenienses que se habían ahogado en el mar.

Los espartanos sabían cómo tenían que reaccionar, y se pusieron manos a la obra a construir su propia flota.[52] Solo arrasar Ática no les daría la victoria, esta era una guerra que tenía que ganarse en el mar. Ya en el siglo VI, Esparta había desafiado en el mar a Polícrates de Samos, y el compromiso de los espartanos con su armada no debe ser subestimado; los espartanos consiguieron movilizar a sus aliados y a sus vasallos, y utilizaron remeros ilotas. Uno de los capitanes de la flota (*nauarchos*) más victoriosos en las etapas finales de la guerra con Atenas fue Lisandro, a quien se consideraba tan competente que, una vez agotado su período de mando, al no poder ejercer el cargo de *nauarchos* por segunda vez, fue nombrado lugarteniente de un *nauarchos* teórico y se le permitió terminar la tarea de derrotar a Atenas. Fue Lisandro quien puso fin a la guerra en la batalla de Egospótamos (405), donde capturó o hundió casi toda la armada ateniense.[53] Atenas pidió la paz y su imperio se derrumbó; Esparta era ahora la potencia imperial helena, aun cuando tuviera que luchar duro tanto en tierra como en el mar en los primeros años del siglo IV para consolidar su supremacía.[54]

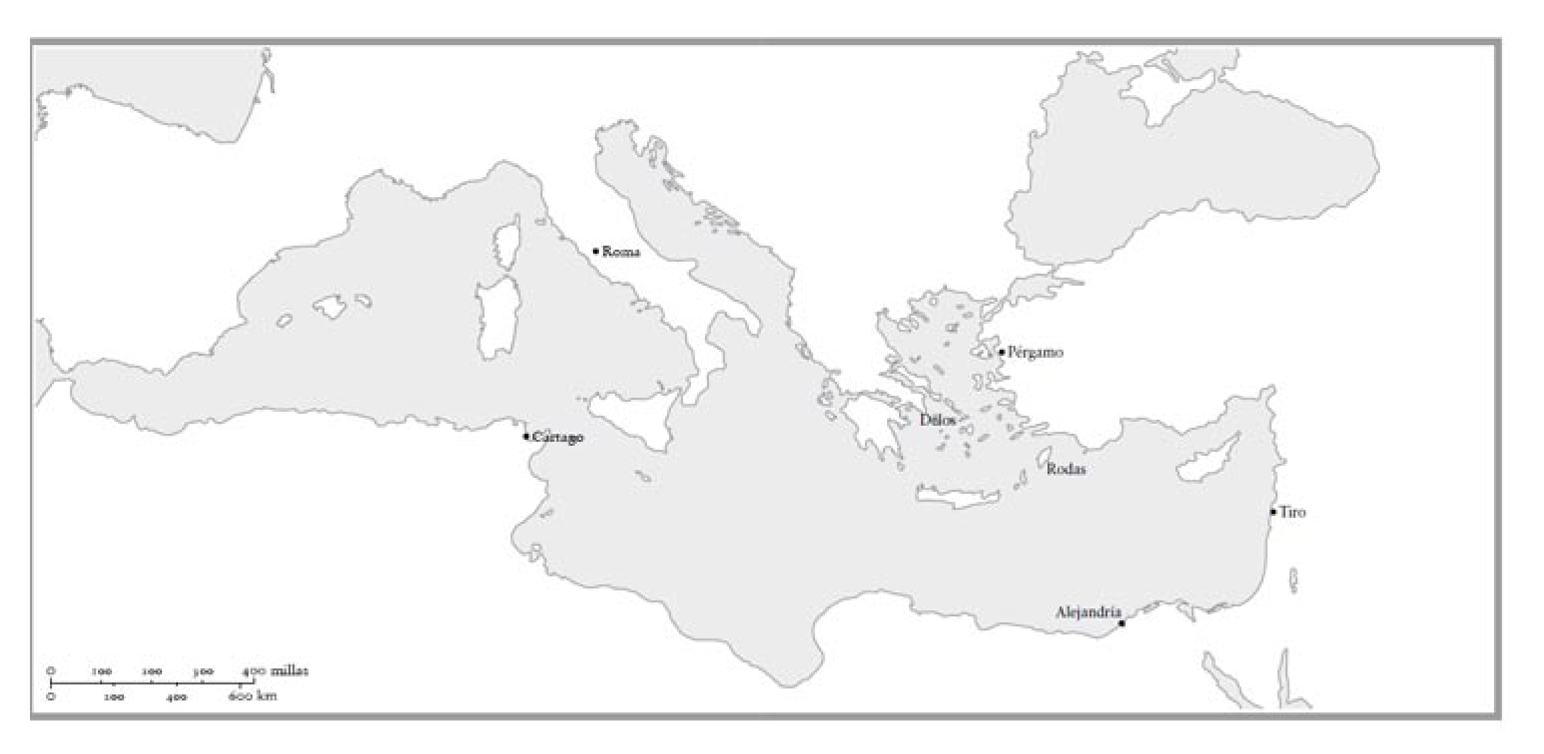
La guerra del Peloponeso, por lo tanto, transformó el mar Egeo, que dejó de ser un mar ateniense y pasó a ser un lago espartano. Esta guerra tuvo asimismo violentas repercusiones en el Adriático y en Sicilia. Fue una guerra en la que las ambiciones imperialistas se entrelazaron de forma nefasta con las cuestiones económicas, sobre todo la de quién controlaría las rutas

de aprovisionamiento que llevaban los cereales a Atenas y a otras ciudades de Sicilia, del Egeo, y del mar Negro. Aun así, a finales del siglo IV a.C., la era de las ciudades-estado estaba tocando a su fin; las conquistas de un rey macedonio obsesionado por su propia divinidad transformarían decisivamente la geografía política y económica del Mediterráneo oriental, y también la circulación de los cereales. Por añadidura, sería en el oeste donde tendría lugar la siguiente gran pugna por el dominio de las aguas del Mediterráneo, cuando Cartago empezó a tener que hacer frente a rivales más serios que desafiaban su hegemonía regional. Dos ciudades de la costa de África, Cartago y Alejandría, dominan la historia política y cultural del Mediterráneo de los dos siglos siguientes.

Capítulo 6
EL FARO DEL MEDITERRÁNEO, 350 A.C.-100 D.C.
I

En el año 333 a.C., Alejandro III, rey de Macedonia, cuyas afirmaciones haciendo hincapié en su condición de griego fueron recibidas con un cierto escepticismo en Atenas, desató su venganza sobre los reyes persas que durante los últimos siglos tanto habían amenazado a Grecia, y derrotó a un inmenso ejército persa en la batalla de Issos, a las mismas puertas de Cilicia. Alejandro, sin embargo, no se lanzó en persecución del rey Darío III en territorio persa. Había comprendido muy bien la necesidad de neutralizar el poder de los persas en las costas del Mediterráneo, y marchó en dirección sur, a través de Siria y de Palestina, donde conquistó sin piedad alguna las ciudades fenicias que en el pasado habían proveído de flotas a los persas; Tiro, ante la gran furia de Alejandro, resistió siete meses, incluso después de la construcción del gran dique que uniría para siempre la ciudad-isla a la tierra firme. Una vez conquistada Tiro, Alejandro ordenó sacrificar, esclavizar o crucificar a la mayor parte de sus habitantes.[1] Pasó de largo por Jerusalén y prefirió seguir la ruta que cruzaba Gaza puesto que, en aquel momento, su objetivo real era Egipto, gobernado por un sátrapa persa desde hacía casi 200 años, desde los días de Cambises. Alejandro se adueñó de este territorio, una conquista que transformó no solo Egipto, sino todo el Mediterráneo oriental. La victoria de Alejandro pondría Egipto patas arriba, y el país empezó a mirar al Mediterráneo en lugar de al valle del Nilo.[2] En el año 331 a.C., Alejandro decidió fundar una ciudad en el límite más septentrional de Egipto, sobre un saliente de piedra caliza separado de las tierras aluviales del interior por un lago de agua dulce, una ciudad junto a Egipto, más que en Egipto, como declara la designación que le dieron los documentos latinos posteriores, *Alexandria ad Aegyptum*, «Alejandría en el camino de

[o “junto a”] Egipto». Esta sensación de que Alejandría era una ciudad más mediterránea que egipcia perduraría más de dos milenios, hasta la expulsión en el siglo xx de las comunidades extranjeras. Durante la mayor parte de este período, Alejandría fue la ciudad más grande del Mediterráneo.



Roma
Pérgamo
Delos
Cartago
Rodas
Tiro
Alejandría
400 millas
600 km

Entre las motivaciones de Alejandro se encontraba sin duda su propia glorificación.[3] Hacía poco que había sido coronado faraón en Menfis, la antigua capital del Bajo Egipto; tras visitar la futura ubicación de Alejandría, se entrevistó con el dios Zeus Amón y, partir de aquel momento, se consideró hijo de ese dios, y no del extraordinario Filipo II de Macedonia cuyas conquistas en Grecia habían sentado las bases del imperio de Alejandro. Alejandro sentía obsesión por la obra de Homero, quien (según Plutarco) se le apareció en sueños y le recordó un pasaje de la *Odisea* que describía una isla frente a la costa de Egipto llamada Faros que tenía un excelente puerto natural. Alejandro comprendió la importancia que podría adquirir Alejandría como centro de comercio; su biógrafo, Flavio Arriano, insistió en que el emperador se involucró mucho en la planificación de la ciudad: por desgracia, no había bastante tiza a mano para marcar en el suelo los límites de las murallas de la ciudad, así que uno de los arquitectos de Alejandro propuso utilizar harina de cebada en lugar de tiza, aunque tuviera que ser tomada de la despensa que los soldados macedonios habían traído consigo. Al final, serían las bandadas de pájaros atraídos por la harina de cebada las que marcarían los límites de la ciudad.[4] Igual que en otras nuevas ciudades del Mediterráneo, el trazado de las calles seguía un plan hipodámico del que todavía sobrevive una extensión bastante significativa, aun cuando las grandes avenidas de la primera Alejandría se hayan estrechado mucho, y muy poco haya sobrevivido de la antigua ciudad sobre el nivel del agua: nada en absoluto queda de la ciudad tal como era a finales del siglo IV a.C. Lo que era excepcional era su gran tamaño, cinco kilómetros de este a oeste, y más o menos la mitad de esta distancia separaba el sur del norte de la ciudad: una ciudad larga y estrecha, cuya forma recordaba, según se dijo, la de una capa griega, un *chlamys*.[5] Los puertos tenían un papel

destacado en los planos, separados el uno del otro por un largo espigón que unía la nueva ciudad a la isla de Faros, aquella de la que había hablado Homero.

Alejandro abandonó Egipto al poco tiempo, realizó una marcha triunfal a través de Persia en dirección a la India, y murió en Babilonia ocho años después de la fundación de Alejandría, a la temprana edad de treinta y dos años,[6] y con él, su sueño de un imperio heleno-persa que uniera las grandes culturas de dos grandes naciones. Tres generales rivales se dividieron su imperio en tres partes: Macedonia y Grecia, Siria y el este, y Egipto. La dinastía de los generales que se hizo cargo de Egipto fue la que hizo realidad el sueño de Alejandro de fundar una gran ciudad en los límites de Egipto. Ptolomeo I Sóter («el Salvador») asumió el poder como faraón por derecho propio, fusionando los conceptos helénico y egipcio de monarquía y gobierno; las estatuas de los ptolomeos los representaban en el estilo más tradicional de los faraones (con algunas concesiones ocasionales a los peinados griegos), y los ptolomeos construyeron templos consagrados a los dioses egipcios en el estilo egipcio arcaico.[7] Los ptolomeos adoptaron la antigua costumbre de los faraones egipcios de casarse con sus hermanas, una práctica que disgustaba a los griegos. Alejandría, no obstante, se convirtió también en el centro más dinámico de una cultura griega revitalizada que se extendió por todo el Mediterráneo. Lo distintivo de la cultura «helenística» es que no era exclusiva de los griegos; los estilos artísticos helenísticos llegaron hasta Cartago y Etruria, y las ideas helenísticas cautivaron a judíos, sirios y egipcios. La cultura helenística ha sido tratada con frecuencia como la degradación y popularización de la cultura clásica de la antigua Atenas caracterizada por un florido estilo artístico y arquitectónico, algo así como el barroco de la antigua Grecia. Con todo, sería en el mundo helenístico, y en Alejandría en particular (más que en la propia Hellas), donde surgirían algunos

de los nombres más famosos de la ciencia y de la cultura griegas: el matemático Euclides, el inventor Arquímedes, y el comediógrafo Menandro, a los que seguirían en el primer período romano el filósofo alejandrino judío Filón y el médico Galeno. Alejandría tuvo una importancia fundamental en la difusión de esta nueva versión más abierta de la cultura griega a lo largo y ancho del Mediterráneo, y se convirtió en el faro de la cultura mediterránea.

Particularmente destacada fue la mezcla de innovación y de tradición en la política religiosa de los ptolomeos. Los primeros ptolomeos fueron hombres de una ambición, energía y curiosidad extraordinarias, receptivos a otras culturas y que demostraron una amplia visión de futuro en su modo de gestionar la economía egipcia. Fueron ellos, más que Alejandro Magno, quienes convirtieron a Alejandría en la dinámica y brillante ciudad en la que se transformó. Ptolomeo I Sóter (m. 283/282) y Ptolomeo II Filadelfos (m. 246) atrajeron a Alejandría a una heterogénea población compuesta por griegos, sirios, egipcios y judíos. Muchos de los judíos llegaron como soldados leales muy seducidos por Alejandro Magno; «Alejandro» sería siempre uno de los nombres favoritos entre los judíos. Los judíos, por supuesto, practicaban su propio y distintivo culto en el que los ptolomeos nunca desearon interferir, y una extensa zona al este de Alejandría, conocida como el Delta, se convirtió en el centro de la actividad judía, y así nació el primer gran asentamiento judío de las costas mediterráneas. Los antiguos israelitas habían sido fundamentalmente un pueblo de tierra adentro, limitados por los filisteos y por otros pueblos que vivían junto a las costas, y esta es la razón por la que, hasta ese momento, no tuvieron un papel destacado en la historia del Mediterráneo. Sin embargo, tras la fundación de Alejandría, las creencias y la cultura judías empezaron a difundirse poco a poco por el Mediterráneo. Filón hizo hincapié en el papel legislador de Moisés, e

insistió en el valor ético de los mandamientos divinos que Dios le había entregado. La combinación de un poderoso mensaje ético y de un sistema de leyes estructurado, sumado al atractivo intelectual del monoteísmo, atrajo, a lo largo de los siglos siguientes, a un número creciente de conversos y de simpatizantes. La historia judía posterior caracterizaría esta época como un período de enfrentamientos, a menudo violentos, entre el helenismo y el judaísmo que culminarían en la revuelta macabea contra los monarcas seleúcidas de Siria y de Palestina en el siglo II a.C. Aun así, no deja de ser notable que los monarcas seleúcidas, a diferencia de sus rivales ptolomeos de Egipto que tan bien la habían comprendido, no conservaran la tradición del respeto hacia el judaísmo: los seleúcidas intentaron erradicar las prácticas judías tales como la circuncisión, y profanaron además el templo judío intentando ofrecer sacrificios paganos en él. La celebración del Hanukkah, que conmemora la revuelta de los judíos, llegó a ser considerada la celebración del firme rechazo a las costumbres helenas. La revuelta expresaba, sin duda, sentimientos antihelénicos, pero estos sentimientos, en sí mismos, revelan hasta qué punto estaban helenizados la mayor parte de los judíos: se les criticaba por asistir a los juegos, y por estudiar filosofía griega. El griego, más que el arameo (el dialecto de los judíos de Palestina), estaba tan extendido entre los judíos de Alejandría que, como veremos más adelante, se preparó incluso una versión griega de la Biblia. Es más, en los primeros dos siglos de vida de Alejandría, griegos y judíos vivieron en armonía los unos junto a los otros. Los judíos alabaron a los ptolomeos en las inscripciones de sus numerosas sinagogas, y le dedicaron grandes elogios a la dinastía sin nunca reconocer la «divinidad» de los ptolomeos que declaraban los templos paganos.[8] Al resto de la población, y en especial a los griegos, Ptolomeo les ofreció un nuevo culto, el del dios Serapis. Serapis, de origen parcialmente egipcio, era una fusión del dios-toro Apis y

del dios resucitado Osiris (de ahí, por supuesto, el nombre: [O]sirapis). Sin embargo, Serapis adquirió también muchos de los rasgos de los dioses griegos: elementos de Dionisos, de Zeus y, en paralelo a los atributos de Osiris, incluso de Hades, el dios del inframundo. También se le vinculó a Esculapio, el dios griego de la medicina y de la curación. A Serapis se le solía representar llevando en la cabeza una medida de cereales, lo que simbolizaba su vínculo con la fertilidad de Egipto y con el comercio de cereales en alza. Este ecléctico dios podía así ser representado tanto en el estilo egipcio como en el griego.[9] Los ptolomeos construyeron en Menfis un gran templo consagrado a Serapis, el Sarapeion o Serapeum (Serapeo), el supuesto lugar de nacimiento del dios, y decoraron el edificio con lo que podría describirse como esculturas «puramente griegas», mientras que el Serapeo de Alejandría estaba rodeado de esfinges de estilo totalmente egipcio de las que todavía sobreviven algunas. Serapis gozó de una gran popularidad en Alejandría: «en aquella época, la operación de crear una nueva divinidad no debió de parecer extraña, por insólito que pueda parecernos a nosotros ahora»[10] puesto que los griegos no consideraban que sus dioses fueran exclusivamente helénicos y podían aceptar que se manifestaran de formas diferentes ante diferentes pueblos. La invención de Serapis formaba parte, por lo tanto, de un proceso mediante el cual los dioses egipcios se adaptaron a los observadores griegos. La pregunta de los griegos no era «¿en qué se diferencian vuestros dioses de los nuestros?», sino la de «¿en qué se parecen vuestros dioses a los nuestros?». La naturaleza ecléctica de Serapis reflejaba también la sensación de que entre los doce dioses del Olimpo no existían fronteras rígidas, y de que su personificación (por ejemplo, en la obra de Homero) era una manera de ordenar la gran maraña de atributos divinos, una actitud expresada en ocasiones convirtiendo a Serapis en el más importante de una trinidad de dioses griegos o egipcios. Todo

ello culminaría en intentos muy posteriores de representar a Serapis como el único y verdadero dios del universo, en rivalidad directa con los cristianos de Alejandría.[11]

II

La segunda innovación importante del reinado de Ptolomeo II fue la construcción del gran faro en la isla de Faros; la palabra «pharos» sobrevivió en las lenguas griega, latina y romance con el sencillo significado de faro. El faro fue clasificado de inmediato como una de las grandes maravillas del mundo, junto al Coloso de Rodas, del que hablaremos más adelante: ambos monumentos proclamaban la gloria de las ciudades en las que se alzaban, pero también subrayaban el hecho de que esa gloria se fundamentaba, en una medida muy significativa, en el comercio. El faro formaba parte de los planos originales de Alejandría; la construcción de la estructura empezó en el año 297 a.C., y las obras se prolongaron hasta 283. El faro se proyectó y se construyó, en parte, por necesidad: cerca de la costa había unos bancos de arena invisibles durante la noche y difíciles de ver durante el día. Si la ciudad deseaba aprovechar todo su potencial como el centro de comercio de todo el Mediterráneo, era esencial garantizar el acceso seguro al puerto de Alejandría. La inmensa estructura encargada por los ptolomeos se alzaba 135 metros por encima del nivel del mar; el edificio fue construido en tres niveles, el más bajo, de base cuadrada, se estrechaba hacia arriba hasta una plataforma sobre la que se alzaba una torre octogonal coronada por una columnata circular que tenía una inmensa estatua de Zeus en la cima. Unos grandes espejos reflejaban la luz hasta una distancia de muchos kilómetros en dirección al mar, unas cuarenta millas náuticas es una conjetura razonable. Cómo se iluminaba el faro sigue siendo un misterio, puesto que, aunque parte de la estructura fuera reutilizada en la fortaleza mameluca, de un tamaño mucho menor pero igual de impresionante, que se construiría en este mismo lu-

gar a finales del siglo xv, e incluso después que las excavaciones submarinas hayan sacado a la luz fragmentos de gran tamaño, el aspecto exacto y el funcionamiento del faro siguen siendo esquivos.

Si el faro y, por supuesto, la ciudad de Alejandría pudieron construirse, fue solo porque los ptolomeos se hicieron con el control de inmensos recursos. Sus logros no radican únicamente en que supieron capitalizar estos recursos, sino también en que supieron ampliarlos a medida que en Alejandría se iba desarrollando el comercio. De hecho, algunos observadores hicieron hincapié en que la fortuna de Alejandría emanaba del territorio del interior de Egipto y, al menos en igual medida, del Mediterráneo: el geógrafo Estrabón opinaba que «las importaciones que llegan a la ciudad a través de los canales superan de largo las que llegan por mar», aunque Estrabón escribía esto varios siglos después de la edad de oro de Ptolomeo I y II, a principios del siglo i d.C.[12] La ciudad miraba en dos direcciones y unía Egipto al Mediterráneo como nunca antes había hecho; por otra parte, los vínculos con tierras más allá del Mediterráneo, a través del mar Rojo hasta la India, garantizaron el papel de Alejandría como el principal centro de distribución entre el océano Índico y el Mediterráneo, un papel que conservaría durante dos milenios, salvo algunas interrupciones esporádicas. Los perspicaces ptolomeos poseían la agudeza necesaria y supieron cómo sostener la fortaleza de la economía alejandrina, y egipcia. Sabían que el dominio sobre las rutas marítimas no dependía solo de Alejandría y, por ello, pusieron un gran empeño en hacerse con el control de las ciudades fenicias, lo que les costó un enfrentamiento con sus rivales seleúcidas. Si querían mantener una flota eficaz, necesitaban extender su control político lejos de Egipto, hacia tierras ricas en madera, por ejemplo Chipre, Líbano y el sur de Anatolia, puesto que sin una flota así, no podían seguir controlando estas tierras.[13] Se inició en-

tonces una carrera naval, y no solo creció el tamaño de las flotas egipcia y siria, sino también las dimensiones de sus barcos. En el siglo IV, ambos bandos llegaron a movilizar en algunas ocasiones hasta 300 barcos, y los astilleros fenicios transformaron los cedros del Líbano en una gran flota al servicio de los reyes seleúcidas; durante el reinado de Ptolomeo II, su flota de 336 buques de guerra la componían 224 cuatrirremes, trirremes y otros barcos más pequeños, pero también muchos barcos de monstruoso tamaño: 17 quinquerremes y otros barcos aún más grandes identificados por el supuesto número de remeros en cada banco: 5 «seises», 37 «sietes», 30 «nueves», 14 «onces» y así hasta llegar a dos grandes «treintas». Más tarde, Ptolomeo IV Filópator (m. 204) construiría un «cuarenta», posiblemente, un gigantesco catamarán.[14] Si estas cifras reflejan el número real de remeros, o si eran simplemente el modo de indicar «más grande aún que el mayor de los barcos» es un punto discutible. Aunque el «cuarenta» de Ptolomeo IV nunca llegó a entrar en combate, y tal vez no fuera ni siquiera capaz de hacerlo, lo cierto es que constituía una gran exhibición de la riqueza y de la magnificencia de los faraones griegos de Egipto. Su eslora superaba los 130 metros, su manga, los 16, y se decía que estaba tripulado por cuatro mil remeros, más de tres mil soldados y tripulación auxiliar. Tan solo aprovisionar de alimentos y de agua a un barco así habría necesitado una pequeña flota de embarcaciones de aprovisionamiento.[15] Con todo, los barcos de tamaño gigantesco no se construían solo para exhibición: un ariete naval del siglo II a.C. descubierto bajo el agua cerca de Atlit, en Israel, mide dos metros y cuarto de largo y pesa 465 kilos.[16]

Además de madera para su flota, los ptolomeos necesitaban encontrar fuentes de suministro de oro, plata, estaño y hierro, este último, cosa extraña, muy dejado de lado en Egipto durante los muchos siglos en los que los hititas, filisteos, griegos y

cartagineses construían con gran entusiasmo armas y utensilios de hierro. Tal vez se debiera a que las crecidas anuales del Nilo dejaban el suelo de Egipto tan blando y manejable que los agricultores no necesitaban los pesados arados de hierro. Por otra parte, la industria del metal en Alejandría era muy próspera, y las exportaciones de oro, plata y placas de bronce se convirtieron en uno de los puntos fuertes de Alejandría, junto a la exportación de textiles, cerámica y, una especialidad particular, vidrio.[17] El papiro era otra especialidad egipcia muy solicitada en las tierras vecinas desde la era de Unamón, en el siglo XI a.C.; ahora, el papiro egipcio se había extendido aún más por todo el Mediterráneo. Uno de los mercados más entusiastas de este tipo de productos era Cartago, que utilizaba las medidas estándar de peso ptolemaicas para sus monedas; Cartago tenía valor para los ptolomeos debido a que la plata española y sarda se canalizaba a través de esta ciudad.[18] Alejandría mantenía también una estrecha relación con Rodas, que en el siglo III a.C. era un eje comercial igual de importante que Alejandría. Esta, por lo tanto, se consolidó como uno de los centros de negocios más importantes de todo el Mediterráneo, y su fortaleza residía no solo en los extraordinarios logros de los primeros ptolomeos, sino también en el modo en el que la ciudad se integró en seguida en la red helenística de comercio.

Uno de los administradores del rey Ptolomeo II llamado Apolonio aparece en una serie de papiros descubiertos en el desierto egipcio. Uno de ellos es el manifiesto de un carguero de mediados del siglo III a.C. que deja constancia de un cargamento enviado desde Siria a la casa de Apolonio en Alejandría y que constituye una extraordinaria prueba de la diversidad de productos con los que se comerciaba: frutos secos del mar Negro, desde siempre, uno de los productos favoritos de las rutas comerciales del Mediterráneo; queso de Quíos, aceite de oliva, higos, miel, esponjas y lana. El barco también transportaba car-

ne de jabalí, de venado y de cabra, pero el vino era lo que ocupaba más espacio en la bodega: 138 ánforas y 6 medias ánforas de vino de mesa, y 5 ánforas más 15 medias ánforas de vino dulce.[19] Todo el comercio estaba precisa y minuciosamente fiscalizado. Los ptolomeos heredaron de los faraones un rígido sistema de control del comercio que no tenían ninguna intención de relajar. Los barcos llegaban a los puertos designados y eran sometidos a una rigurosa inspección. Era un antiguo sistema de impuestos al comercio que continuó bajo los romanos, los bizantinos y los árabes: impuestos *ad valorem*, equivalentes a un porcentaje del valor estimado de la carga que a veces podían llegar a ser de hasta el 50 por 100 (sobre el vino y el aceite), y en otras, apenas una tercera o cuarta parte; los impuesto no se recaudaban solo en los puertos, sino también en las estaciones aduaneras del interior del país instaladas junto al Nilo, a lo largo del recorrido de las mercancías en dirección a Alejandría.[20] Aunque esto obligaba a subir los precios de los productos cuando llegaban a su destino, los muelles de Alejandría, la demanda de cereales y de otros productos egipcios era, en general, tan fuerte que las mercancías seguían encontrando compradores en el Mediterráneo oriental. Además, los alejandrinos le sacaron un jugoso beneficio a su papel de intermediarios en el comercio que unía el océano Índico y el Mediterráneo. Aunque en el pasado, en Naukratis y en otros lugares, los mercaderes griegos hubieran podido también sacarle beneficio a este comercio, la red de contactos se había ahora ampliado de forma notable. El oro, el olíbano (francoincienso) y la mirra eran tres de los artículos más preciados que se transportaban por el mar Rojo. En los años 270 y 269, Ptolomeo II Filadelfos reabrió un canal que unía el delta del Nilo a los lagos al oeste del Sinaí (los mismos que ahora cruza el canal de Suez), y creó una ruta marítima al mar Rojo. Los productos indios se popularizaron en Alejandría, y los ptolomeos aprovecharon el acceso a los ele-

fantes africanos e indios para mejorar su ejército.[21] En un papiro egipcio puede leerse una lista del contenido de la carga de un barco llamado *Hermapollo* que había llegado de India cargado con 60 cajas de nardos, 5 toneladas de especies diversas, y 235 toneladas de marfil y ébano.[22] El gran comercio de especies del Mediterráneo había quedado inaugurado, y Alejandría conservaría su liderazgo incluso después que los portugueses abrieran la ruta del Cabo [de Buena Esperanza] hacia las Indias a finales del siglo XV.

El producto que llegaría a dominar el comercio de Alejandría sería, no obstante, los cereales, en parte, debido a que así, la ciudad podía ser alimentada. Detrás de Alejandría se habían construido unos canales que unían el lago Mareotis al delta del Nilo y, por lo tanto, el acceso a los cereales no era ningún problema. Ahora bien, los ptolomeos eran conscientes de que siempre quedaba espacio para los cereales en el mercado internacional; Atenas acudía al Bósforo para aprovisionarse, pero Rodas deseaba comprar trigo egipcio, para la isla y también para sus muchos socios comerciales.[23] Los ptolomeos se encontraron en una posición excepcionalmente sólida porque habían heredado un régimen en el cual la mayor parte de las tierras de Egipto eran propiedad del faraón. Pudieron, por lo tanto, cargarles a los campesinos unas rentas elevadas y exigir hasta la mitad de la producción, unas exigencias nada disparatadas, habida cuenta de la fertilidad del suelo después de las crecidas del Nilo. En el mercado de exportación surgieron nuevas oportunidades: las tribus celtas y escitas lanzaron una serie de invasiones sobre la región del mar Negro que amenazaron las fuentes y las rutas de suministros de las que dependían Atenas y otras ciudades griegas para aprovisionarse de alimentos. Los ptolomeos, viendo entonces la posibilidad de enriquecerse con el comercio de los cereales, se esforzaron por mejorar la calidad y la cantidad de la producción de estos. También ampliaron las zonas de

cultivo y alentaron el uso de herramientas de hierro a fin de mejorar la eficacia y aumentar la producción: «el uso tan intensivo del hierro en la agricultura egipcia equivalió casi a una revolución».[24] Se mejoraron los sistemas de irrigación, y entre los mecanismos utilizados para regar la tierra apareció el tornillo de Arquímedes, el sistema de riego que todavía siguen prefiriendo los *fellahin* egipcios, y que se conocía en aquellos días con el nombre de *kochlias*, o «caracol».[25] Los persas habían introducido un nuevo tipo de trigo, superior a las variedades tradicionales egipcias, y cuyas ventajas ya habían sido comprendidas en vida de Alejandro. El cultivo de la vid estaba muy extendido en las costas frente a Alejandría y, al parecer, se producían algunos vinos de calidad; más importante aún fue tal vez el desarrollo de la industria del aceite, puesto que antes de los ptolomeos, los olivos no abundaban en Egipto. Con todas estas acciones, proyectos y políticas, los ptolomeos sentaron las bases de una nueva prosperidad que se prolongaría hasta el período bizantino.

III

Los ptolomeos no tuvieron ninguna dificultad en gastar el dinero que ingresaban. Deseaban glorificar la dinastía y para ello, se apoderaron del cadáver de Alejandro Magno durante su traslado por territorio sirio y lo enterraron rodeado de magnificencia en algún lugar del centro de Alejandría (la caza de la tumba de Alejandro ha sido desde hace mucho tiempo el pasatiempo favorito de los habitantes de Alejandría). Esta, pese a ello, era una ciudad viva, y era de esperar que sus mayores edificios fueran los que estaban adheridos al lado norte del inmenso complejo palacial. Allí, los ptolomeos crearon un par de instituciones vinculadas, el Mouseion, o «museo», y la Biblioteca de Alejandría, donde se utilizó el papiro de Egipto para reunir la mayor colección de literatura jamás vista; con estos dos edificios, los ptolomeos reafirmaban su profundo compromiso con

el conocimiento y la erudición y, al mismo tiempo, su determinación a que cualquier cosa que ellos hicieran fuera la mejor y la más grande. La idea de un Mouseion, un santuario de las musas, no era nueva (se inspiraron en varios famosos modelos atenienses, y Ptolomeo I confió en los consejos de un sabio ateniense, Demetrio de Falerón), pero la envergadura de este proyecto, su longevidad y la influencia que ejerció fueron excepcionales. No se trataba simplemente de un centro de culto donde la música, las artes y la filosofía se cultivaban con elegancia. Se trataba de un Instituto de Estudios Avanzados, de una especie de All Souls College,* donde los investigadores, liberados la mayor parte del tiempo de obligaciones lectivas, podían dedicar todo su tiempo al estudio de la literatura, la ciencia y la filosofía. Según Estrabón, tenía incluso un salón donde se reunían los miembros, que además cenaban juntos; la institución estaba subvencionada, y un sacerdote nombrado por el rey presidía la comunidad.[26]

La segunda gran institución de conocimiento, la Biblioteca, también constituye un misterio. No era una biblioteca pública, aunque los eruditos serios tenían acceso a ella, y también tenía salas donde los investigadores podían debatir y trabajar codo a codo. Sus orígenes se remontan a la decisión de Ptolomeo I de «equipar la biblioteca con los escritos de todas las naciones siempre y cuando se merezcan atención seria».[27] Si bien se ha llegado a afirmar que al Mouseion le interesaba el conocimiento griego, lo que está claro es que los intereses de la Biblioteca, en cualquier caso, se extendían más allá del mundo griego, pese a que es posible que la mayor parte de los textos no griegos fueran traducidos antes de ser depositados: crónicas de los faraones egipcios, la Biblia hebrea, leyendas y narraciones indias. Bajo la dirección de Demetrio de Falerón (*c.* 350-*c.* 280) y de sus competentes sucesores, la Biblioteca se instaló en algún lugar en el interior del gran complejo del palacio de los ptolo-

meos; al cabo de poco tiempo se creó una «biblioteca hija» en el Serapeo que, al parecer, era más accesible, con una colección que tal vez fuera la décima parte de la colección de la biblioteca principal, 42.800 rollos de papiros frente a los 400.000 libros «mezclados» y los 90.000 libros «no mezclados» del depósito central.[28] Algunos de los rollos contenían varios textos, pero las obras más largas (el poeta alejandrino Calímaco es famoso por haber dicho de ellas, «*mega biblion, mega kakon*: libro grande, libro malvado») estaban divididas en varios rollos. Los hallazgos indican, no obstante, que la calidad no estaba reñida con la cantidad. Los ptolomeos estaban decididos a hacerse con los mejores textos posibles de los grandes autores, y convencieron a los atenienses de que les enviaran los originales de las obras de Esquilo, Sófocles y Eurípides para poderlas copiar; después, se las quedaron, aun cuando significara perder una gran cantidad de plata depositada en concepto de fianza.[29] Los eruditos del Mouseion, por su parte, concentraban la mayor parte de sus energías en la clasificación y la edición de las obras de los grandes poetas de la Grecia arcaica y clásica, tales como Safo y Píndaro, dejando de lado a los menos conocidos, pero muy competentes, escritores clásicos, y también a sus propios coetáneos con talento, como por ejemplo Calímaco, cuyas obras han tenido que ser a menudo recuperadas a partir de pequeños fragmentos de papiro descubiertos bajo la arena del desierto de Egipto.[30] En consecuencia, el Mouseion y la Biblioteca tuvieron una importancia fundamental en la creación de un canon de grandes escritores clásicos, y en la santificación de la Grecia arcaica y clásica como la edad de oro de la producción literaria, a expensas de la propia Alejandría helenística.

Sería un error menospreciar la producción literaria de la Alejandría ptolemaica. Calímaco de Cirene, y Apolonio de Rodas formaban parte del personal de la Biblioteca de Alejandría, y Calímaco ideó un sistema de catalogación de fondos. También

compusieron una obra de importancia duradera: Calímaco se hizo famoso por sus epigramas, mientras que la gran contribución de Apolonio fue un poema épico según el modelo de Homero, la *Argonautika*, que narraba las aventuras de Jasón en busca del vellocino de oro y sus amores con Medea. Su estilo, no obstante, no imitaba al de Homero: Apolonio tenía la insólita habilidad de presentar los acontecimientos como si él fuera un observador, dirigiéndose directamente al público, y su estilo, bastante adornado, tiene su encanto. La descripción que hace de las aguas del Mediterráneo por las que supuestamente navegó Jasón, y del sistema fluvial europeo más allá, deja traslucir la influencia de los geógrafos y etnógrafos contemporáneos suyos, aun cuando Apolonio nunca pudiera escapar a la influencia de la geografía homérica, lo que le valió las burlas de los críticos romanos que le reprocharon sus errores.[31]

La Biblioteca de Alejandría era única, por su tamaño y por su exhaustividad, pero tuvo sus rivales. Los reyes de Pérgamo, en la costa de Asia Menor, también crearon y reunieron una gran biblioteca, y se dice que Ptolomeo II, que no deseaba verla crecer, aplicó un embargo a la exportación de papiro a Pérgamo. Los bibliotecarios de Pérgamo, sin embargo, encontraron una solución: utilizaron láminas de piel de animal adobada y estirada (*pergamenon*) como soporte de escritura.[32] Por otra parte, la colección de Alejandría experimentó un rápido crecimiento, y después, fue disminuyendo poco a poco. El desgaste por el uso, el robo de los textos (estaba prohibido prestarlos) y períodos de relativo abandono del mantenimiento significaron que, incluso cuando Julio César incendió algunos almacenes que contenían libros en los muelles de Alejandría, posiblemente algún tipo de depósito externo de la biblioteca, la Biblioteca de Alejandría ya había pasado su momento de máximo esplendor.[33] Aunque tradicionalmente se asocia su destrucción a la invasión árabe del año 642 d.C., en general, se acepta que para

entonces ya quedaba muy poco que destruir y, por desgracia, no ha sobrevivido ningún material original de esta gran biblioteca.[34]

La prueba más evidente de que los ptolomeos no estaban cerrados a la sabiduría de otros pueblos la encontramos en los antiguos autores, que informaron en repetidas y numerosas ocasiones de que Ptolomeo había encargado una traducción de la Biblia hebrea.[35] Una historia muy famosa explica que 72 sabios judíos, acompañados por el gran sacerdote de Jerusalén, fueron enviados a Alejandría donde fueron instalados en 72 cubículos diferentes y se les ordenó entonces traducir el Pentateuco, aislados los unos de los otros. De estos cubículos salieron 72 traducciones idénticas, la «Septuaginta», o «Biblia de los Setenta».[36] En realidad, la Septuaginta fue apareciendo gradualmente a lo largo de varias décadas, para satisfacer, no solo la curiosidad de los ptolomeos y de sus eruditos, sino también la necesidad de los judíos de Alejandría, cuyo número de grecoparlantes aumentaba sin cesar; ni siquiera está claro que el gran filósofo Filón dominara el hebreo. Resulta interesante que la Septuaginta se basara en un texto hebreo que difería en diversos puntos del texto «masorético» de la Biblia hebrea conservada por los judíos, y que incluyera material apócrifo desechado en la Biblia judía. Una parte de estos materiales, por ejemplo el libro conocido con el nombre de «Sabiduría de Salomón», deja entrever una fuerte influencia de la filosofía helenística, otra prueba más de que los judíos de Alejandría no vivían aislados de la cultura helenística, sino que, por el contrario, la acogieron con entusiasmo. La Septuaginta fue una de las grandes contribuciones de Alejandría a la historia cultural del Mediterráneo, y fue adoptada por los cristianos de Constantinopla como el texto del Antiguo Testamento; es más, el cristianismo bizantino

conservó la cultura judía de Alejandría en un grado mucho mayor de lo que hicieron los propios judíos, incluyendo la voluminosa obra de Filón.

Sería fácil producir un catálogo de los notables eruditos griegos que estudiaron en la Alejandría ptolemaica. Algunos de los más influyentes son también los más turbios: Euclides, ¿era un hombre o era un comité de matemáticos? En el siglo III, Eratóstenes, que obtuvo resultados de una extraordinaria precisión en sus cálculos del diámetro de la Tierra, trabajaba como bibliotecario en Alejandría; otro científico innovador fue Aristarco, que dedujo que la Tierra gira alrededor del Sol, aunque nadie le tomó en serio, y su influencia menguó más aún en la época romana, cuando otro alejandrino, Claudio Ptolomeo, publicó su propia e influyente descripción de la Tierra, a la que situaba en el centro del universo. En Alejandría existía una sólida tradición médica; los médicos aprendían a conocer mejor el cuerpo humano no solo practicando autopsias sino diseccionando a prisioneros vivos. Arquímedes tal vez pasara algún tiempo relativamente corto de su vida (287 -212 a.C.) en Egipto, pero mantuvo contacto con los matemáticos alejandrinos, entre ellos Eratóstenes.[37] La carrera de Arquímedes sirve para recordar la fascinación de la corte ptolemaica por las máquinas ingeniosas. Una de ellas se ha recuperado del fondo del mar Mediterráneo, frente a la isla de Anticitera, y parece ser una maqueta mecánica del universo.[38] La ciencia alejandrina sobrepasaba el interés local. La importancia de los descubrimientos e invenciones de muchos de estos personajes perduró, y corroboraron, más si cabe, la gran vitalidad de la cultura helenística, cuya capital era Alejandría.

IV

Alejandría no puede estudiarse aislada. Su prosperidad comercial dependía de sus relaciones con el Mediterráneo oriental, y con el occidental, que llegaban, en el lejano oeste al me-

nos, hasta ciudades como Cartago. Otro lugar en el Mediterráneo oriental llenó también el vacío que había dejado la decadencia de Atenas como la gran potencia marítima y cultural: Rodas, cuya aristocracia isleña de origen griego logró conservar la independencia, aun cuando los generales macedonios se estuvieran dividiendo entre ellos y a toda prisa el mundo más allá. En el año 301, los rodios resistieron un intento de conquista del rey seleúcida, que llevó 40.000 hombres desde Siria y asedió Rodas durante un año, pero al final, la firme resistencia de los isleños le obligó a retirarse; se trataba del primero de una serie de famosos asedios a Rodas. Para conmemorar esta victoria, los rodios construyeron una gigantesca estatua del dios-sol Helios que dominaba el puerto de Rodas, el famoso Coloso, terminada alrededor del año 280 a.C. Los rodios consiguieron incluso instaurar su propia hegemonía territorial sobre las islas del Egeo oriental y la costa de Asia Menor, territorios que se convirtieron en una importante fuente de suministros y de mano de obra.[39] Los rodios tenían una gran necesidad de mano de obra porque pusieron a flote grandes armadas y consumieron mucha energía en limpiar las aguas de piratas, cuya aparición fue la consecuencia inevitable de la decadencia del poder marítimo de Atenas. Entre los años 206 y 203 a.C., realizaron grandes esfuerzos por eliminar a los piratas que tenían su puerto de amarre en Creta.[40] Los rodios se consagraron al principio de que ninguna potencia debía dominar las aguas en las que ellos navegaban, y se marcaron el objetivo de mantener el equilibrio entre potencias rivales. Por lo tanto, aunque conservaran estrechos vínculos comerciales y políticos con el Egipto ptolemaico, estaban dispuestos a darles apoyo a los seleúcidas si la armada egipcia amenazaba con dominar el Mediterráneo oriental. Consiguieron todos sus objetivos sin intentar construir los absurdos y gigantescos barcos que tanto les gustaban a los ptolomeos y a los seleúcidas. Uno de los barcos preferidos de los rodios era el

triemiolia, una versión adaptable del trirreme que podía navegar a vela y a remos al mismo tiempo, lo que hacía de estos barcos naves ideales para perseguir piratas; los rodios utilizaron además un tipo primitivo de fuego griego, unos proyectiles incendiarios que lanzaban sobre la cubierta de los barcos enemigos con la ayuda de una larga pértiga.[41]

Pese a la imponente flota de guerra creada por los ptolomeos, el tráfico comercial de Alejandría lo dominaban los barcos de Rodas, que podían llegar a Egipto en solo tres o cuatro días si tenían los vientos de popa, mientras que en invierno, el tráfico de regreso a Rodas seguía activo, aunque mucho más lento.[42] Didodoro escribió: «los rodios derivaban la mayor parte de sus ingresos de los mercaderes que iban a Egipto»; y añadía: «podría incluso afirmarse que su ciudad estaba mantenida por ese reino».[43] Eran los rodios los que transportaban la mayor parte de los cereales egipcios que se enviaban hacia el norte, y era Rodas desde donde salían las grandes cantidades de vino que llegaban a Egipto, puesto que los rodios habían plantado grandes viñedos por toda la isla; la prueba física de este comercio sobrevive en los sellos grabados en las asas de más de 100.000 ánforas rodias descubiertas en Alejandría y alrededores.[44] Estas vasijas de vino también pueden encontrarse en yacimientos por todo el Egeo y hasta el mar Negro, y hacia el oeste, en Cartago y en Sicilia. Las fuentes antiguas calculan el valor anual del comercio rodio alrededor del año 200 a.C. en 500.000 *drachmai*, basándose en un impuesto del 2 por 100 aplicado al tráfico entrante y saliente y que producía un millón de *drachmai* cada año.[45] Una red de banqueros rodios que abarcaba el Mediterráneo central y oriental adelantaba crédito, lubricando así las redes comerciales del Mediterráneo, y el peso estándar de las monedas rodias fue adoptado por otras ciudades e islas del Egeo. Gracias a todo ello, los rodios se ganaron el aprecio, y no la enemistad de sus vecinos, por ello, cuando en el año

227 o en el 226 a.C., Rodas fue arrasada por un terremoto, los ofrecimientos de ayuda llegaron desde Sicilia, Egipto, Asia Menor y Siria.

El otro importante centro de comercio y de finanzas del mundo helenístico era Delos, utilizada al principio por los rodios como cámara de compensación de su comercio regional.[46] A partir del año 168 a.C., los romanos, que habían cometido la imprudencia de enfrentarse al rey de Macedonia en una guerra de la que nadie salió vencedor, empezaron a entrometerse en las redes comerciales del Egeo, y comenzaron a tratar a los rodios, no como aliados (y valiosos socios comerciales), sino como un estado satélite, dando por sentado que Rodas pondría su flota al servicio de Roma en el conflicto de los romanos con el rey de Macedonia. En represalias por la falta de entusiasmo de los rodios, el Senado romano alentó a un aliado más servil a hacerse cargo de Delos, bajo dos condiciones: la población indígena debía ser expulsada y la isla tenía que funcionar como un puerto franco. Delos fue repoblada por una comunidad de mercaderes, entre ellos muchos italianos del sur, que garantizaron el mantenimiento y la mejora de los vínculos con el occidente; la población de la isla aumentó hasta unas 30.000 personas alrededor del año 100 a.C. Los negocios y el comercio abandonaron Rodas, que inició un rápido declive; se dijo que los ingresos comerciales de Rodas cayeron en picado hasta las 15.000 *drachmai*. El éxito comercial de Delos impulsó la ya sólida reputación de su santuario. Las excavaciones en Delos han dejado al descubierto grandes áreas comerciales que carecían de fortificaciones: las protegía la santidad de la isla. Habían varios *agorai*, mercados para los mercaderes italianos equipados no solo con columnatas, pórticos, tiendas y despachos, sino también de santuarios consagrados a los dioses preferidos de los mercaderes, tales como Poseidón, el señor de los mares, o Hermes, el mensajero de los dioses. Los italianos impulsaron el comercio

en perfumes y ungüentos, y forjaron vínculos indirectos a través de Siria y de las rutas comerciales nabateas que se adentraban hasta las fuentes del olíbano y de la mirra en Arabia. También mantenían un comercio muy activo de esclavos víctimas de la piratería, que a finales del siglo II se había intensificado a causa del resurgimiento de los piratas cilicios en el este (consecuencia, sin duda, de la decadencia de Rodas, que con tanta eficacia había patrullado y vigilado las aguas frente a las costas de Anatolia). Al llegar la época romana, Delos se consideraba «el mayor emporio de toda la tierra».[47]

Aunque la fortuna de Delos se construyó, hasta un cierto punto, sobre la desgracia de Rodas, su éxito constituye otra prueba más que corrobora el modo en el que, durante los siglos III y II a.C., las redes comerciales y de negocios del Mediterráneo oriental se integraron cada vez más en un sistema coherente y bien gestionado, primero bajo la hegemonía de Rodas, y después bajo la de Delos. Delos incorporó nuevos socios comerciales, ampliando la red para incluir en ella a los mercaderes de Puteoli en la bahía de Nápoles. El mundo helenístico estaba políticamente fragmentado en tres unidades principales, Grecia, Siria y Egipto, y sin embargo, empezaba a surgir como un único dominio comercial, aunque faltaba un elemento: la gran ciudad de Cartago, que había desaparecido del mapa a mediados del siglo II a.C. Es necesario ahora retroceder en el tiempo y examinar cómo ocurrió esta desaparición, y cómo los rústicos y primitivos romanos llegaron a controlar incluso las aguas griegas antes del año 100 a.C.

Capítulo 7
«ME PARECE BIEN QUE CARTAGO NO EXISTA», 400 A.C.-146 D.C.

I

Mientras la guerra entre Atenas y Esparta por el control del Egeo llegaba a su punto álgido, otros conflictos, más hacia occidente, hicieron que algunas ciudades griegas se enzarzaran en luchas por la supervivencia. Cartago era una potencia naval significativa en su sector del Mediterráneo, igual que Atenas lo era más hacia el este. En el año 415, los cartagineses se limitaron a permanecer observando y a la espera mientras los atenienses atacaban Siracusa. Observaron las divisiones entre los griegos, y que estaban demasiado ocupados peleándose entre ellos como para dirigir su atención hacia los centros comerciales fenicios en Sicilia; desde el punto de vista de los cartagineses, cualquier cosa que debilitara el poder griego en Sicilia les parecía positivo. Por otra parte, la destrucción de los ejércitos atenienses planteó un nuevo problema frente al que los cartagineses reaccionaron rápidamente. Aunque no era la primera vez que los siracusanos amenazaban con dominar la isla, el auténtico problema demostró ser, una vez más, los habitantes élimos de Segesta, quienes, no satisfechos con el caos que habían desencadenado al pedir ayuda a los atenienses, apelaron ahora a Cartago y les pidieron ayuda a los cartagineses para luchar contra sus antiguos rivales, los griegos de Selinunte. Los cartagineses tenían buenas razones para darle su apoyo a Segesta. La ciudad estaba situada en una región salpicada de colonias púnicas, es decir, fenicias, en especial Panormos (Palermo) y Motia. Cuando en el año 410 los segestanos ofrecieron someterse al vasallaje de Cartago a cambio de su protección, la asamblea cartaginesa decidió que había llegado el momento de consolidar su control sobre el oeste de Sicilia.[1] La petición de ayuda de los segestanos marcó un hito decisivo en la transformación de lo que

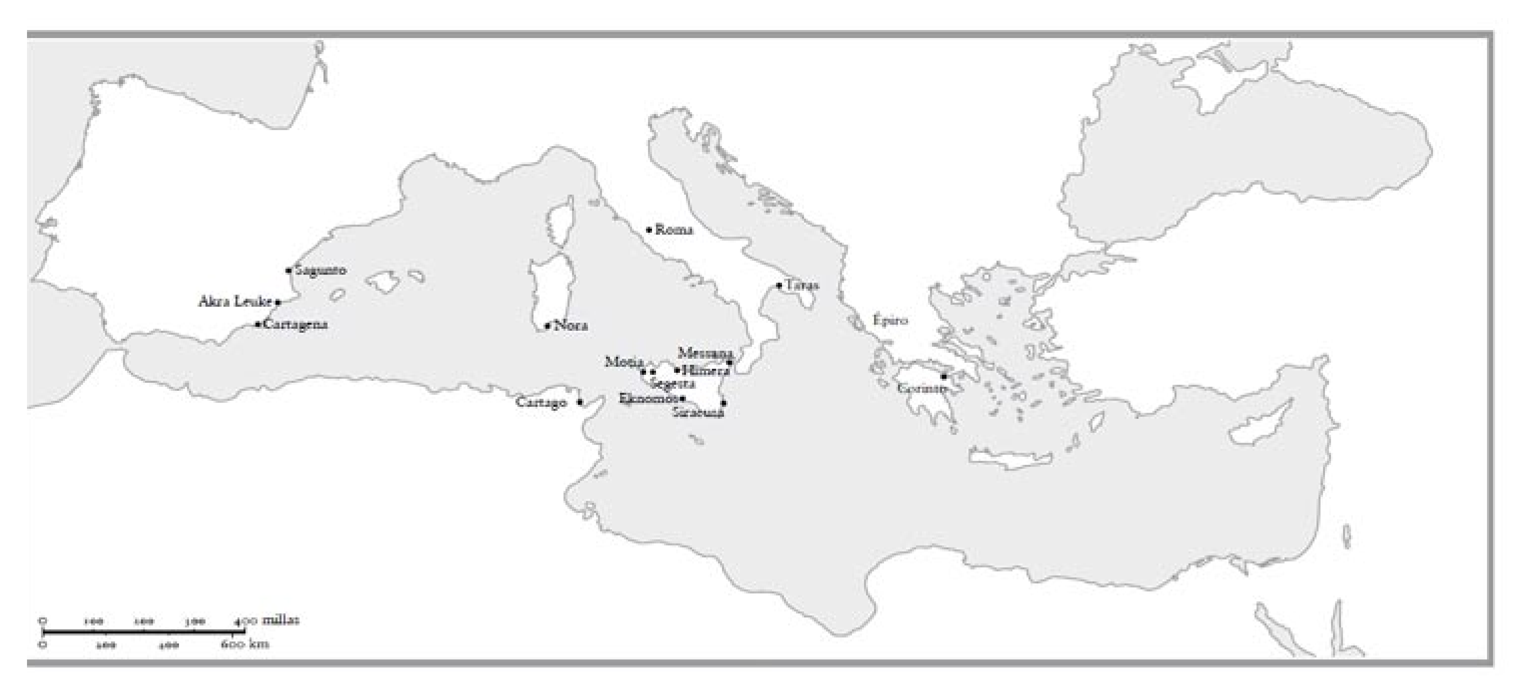
hasta entonces había sido una federación libre de aliados y emporios comerciales presidida por Cartago en el seno de un imperio cartaginés entre cuyos súbditos se encontraban, no solo sus compatriotas fenicios, sino también otros pueblos vasallos: los «libios», como los escritores griegos denominaban a los bereberes del norte de África, los élimos, los sículos y los sicanos en Sicilia, sin olvidar a los sardos y a los íberos.

Entre la élite cartaginesa había otros factores personales en juego, puesto que la ciudad, en aquella época, estaba controlada por un grupo de poderosas dinastías que dominaban su Senado. Al parecer, a un destacado cartaginés llamado Aníbal se le despertó un virulento odio hacia los griegos después de la muerte en combate de su abuelo Amílcar durante una batalla contra el ejército de Siracusa en Himera en el año 480 a.C. En el año 410, un ejército al mando del formidable Aníbal expulsó a los habitantes de Selinunte del territorio segestano, una fácil victoria que fue seguida, en el año 409, de una inmensa segunda invasión con tropas reclutadas en el sur de Italia, en el norte de África, en Grecia y en Iberia. Jenofonte, en su poco convincente continuación de la historia de Tucídides, afirmó que Aníbal llevó consigo cien mil hombres, posiblemente el doble de la cifra real.[2] Con la ayuda de sofisticadas máquinas de asedio construidas según el modelo que conocían los fenicios de Oriente Próximo, los cartagineses derribaron las murallas de Selinunte después de apenas nueve días. Los habitantes de la ciudad pagaron un espantoso precio por su resistencia: 16.000 selinuntinos fueron pasados a espada y 5.000 fueron esclavizados. A esta victoria le siguió el saqueo de Himera en el que 3.000 prisioneros varones fueron sacrificados a la sombra del abuelo de Aníbal, en el mismo lugar en el que este había caído muerto en 480.[3] Los cartagineses no solo se habían desbocado, sino que ahora estaban decididos a asegurarse el control de la mayor parte de Sicilia a expensas de Siracusa. Ahora bien, no se

trataba de una guerra «étnica» de fenicios contra griegos: los cartagineses enviaron una embajada a Atenas, y los atenienses, ahora ya en los momentos finales de la guerra con Esparta, mostraron su buena disposición hacia los cartagineses, puesto que estaban buscando cualquier aliado que pudieran encontrar.[4] Atenas y Cartago podían esperar beneficiarse del comercio mutuo una vez que la paz reinara de nuevo en el mundo griego.

Y entonces, en el año 407, los cartagineses embarcaron 120.000 soldados en 120 trirremes, si hemos de creer esta bastante increíble cifra que da Jenofonte, e invadieron el oeste de Sicilia; incluso con un ejército tan formidable, tardaron siete meses en reducir Acragas por el hambre y en forzar su rendición. La ciudad fue saqueada y los cartagineses robaron sus exquisitas obras de arte, entre ellas un toro de Falaris en cuyo interior, según se dijo, un tirano de Acragas del siglo VI había asado a sus víctimas.[5] Estas adquisiciones despertaron el gusto de los cartagineses por el estilo artístico griego; ciertamente, al llegar el siglo III, el arte y la arquitectura griegos se habían ganado su lugar en Cartago. El oeste de Sicilia estaba ahora bajo el control directo de Cartago, que dirigió su mirada al este, hacia Gela en la costa del sur, que les abriría el camino a Siracusa. Los gelanos huyeron, y los siracusanos, al ver que los griegos sufrían una derrota tras otra, se precipitaron a pedir la paz; los cartagineses, a quienes sus ejércitos les estaban costando grandes sumas de dinero, se mostraron dispuestos a llegar a un acuerdo en condiciones razonablemente generosas. Los territorios conquistados en el oeste y el sureste de Sicilia permanecerían bajo su control, e invitaron a la población griega a regresar, mientras el flanco oriental de Sicilia, con su población griega y sícula, conservaba su independencia de Cartago, que ya había logrado sus objetivos principales.

La democracia fue una de las víctimas del conflicto. Siracusa, una vez más, cayó bajo el control de un tirano longevo, Dionisio I (m. 367), el primero de los monarcas de una dinastía muy temida. Se cuenta la historia de un tirano siciliano que se sabía muy detestado y quien, por lo tanto, quedó muy sorprendido al enterarse de que una anciana rezaba con regularidad y pedía por la salud del tirano en uno de los templos de la ciudad. El déspota llamó a la anciana a su presencia y le preguntó por qué lo hacía, a lo que ella respondió sin ningún temor que creía que él era un déspota terrible, pero ella recordaba al tirano que había gobernado durante su ya lejana juventud, un monarca terrible que había sido sucedido por un tirano aún peor, tras el cual llegó otro más terrible aún, así que la anciana rezaba por la vida del tirano actual sabiendo que, si él moría, le sucedería un gobernante de una ferocidad inimaginable. Al tirano le impresionó tanto la honrada respuesta de la anciana que le regaló una bolsa de oro. Estos tiranos dependían de la fuerza bruta y no tenían ninguna pretensión de ejercer de monarcas constitucionales, pero también eran hombres de buen gusto y cultivados; en el pasado, los tiranos sicilianos se habían ganado las alabanzas del poeta Píndaro y de la nueva generación de filósofos cultivados como Platón, de quien se dice que visitó Siracusa en el año 388, o en el 387, y que regresó varias veces con la esperanza de poder guiar a los sucesores de Dionisio I y encaminarles hacia políticas adecuadamente informadas por los principios platónicos.[6] Aunque, en la actualidad, la mayor parte de la extraordinaria correspondencia entre Platón y los monarcas siracusanos ha quedado descartada como una invención posterior, la historia de la relación entre Platón y la corte de Siracusa sirve para recordar que por el Mediterráneo, en aquella época, no circulaban solo los productos griegos, sino también las ideas griegas.


Roma
Saguntо
Akra Leuke
Cartagena
Nora
Taras
Épiro
Messana
Motia
Himera
Segesta
Cartago
Eknomos
Siracusa
Corinto
0 100 200 300 400 millas
0 200 400 600 km

Fue Dionisio I quien firmó la paz con Cartago, pero fue también Dionisio I quien reavivaría el conflicto con Cartago en el año 398, al conquistar Motia, la posesión más preciada de los fenicios en el oeste de Sicilia. Los habitantes de Motia fueron masacrados, ni siquiera se les perdonó la vida a las mujeres y a los niños, que solían destinarse al mercado de esclavos, y los comerciantes griegos que sobrevivieron fueron crucificados acusados de traición.[7] Esta conquista marcó el fin de la historia de Motia, y también el principio de un encarnizado conflicto que en el año 396 llevaría una inmensa flota cartaginesa hasta el puerto de Siracusa. Una vez más, la ciudad se veía amenazada por la destrucción, y una vez más, los siracusanos se aprovecharon del trazado de su puerto para dividir a la flota enemiga mientras lanzaban un ataque simultáneo contra las fuerzas terrestres de su enemigo. Himilcón, el comandante cartaginés, al comprender que la derrota era inevitable, llegó a un acuerdo secreto con Dionisio y evacuó a todos los soldados cartagineses oriundos que le fue posible, abandonando a sus aliados íberos, sículos y libios. Los peludos íberos, mercenarios profesionales, se unieron a los ejércitos de Siracusa. Más grave todavía, en las posesiones cartaginesas del norte de África estallaron levantamientos, y durante un tiempo pareció que una masa de esclavos y rebeldes reunidos en donde se alza ahora la ciudad de Túnez, muy cerca de Cartago, iban a arrollar incluso a esa ciudad. Los rebeldes se dispersaron, pero Cartago había sufrido un terremoto político. La única solución radicaba en ceder las ciudades griegas que habían sido arrebatadas al tirano de Siracusa en virtud de los términos del tratado anterior, aunque la humillación no fue completa, puesto que los asentamientos púnicos permanecieron bajo control de los cartagineses. Dionisio desvió su atención hacia ambiciosas incursiones en otros puntos del Mediterráneo: en el año 384 atacó Pirgi, el puerto de la ciudad etrusca de Cisra, y se llevó un tesoro valorado en 1.500 talentos

con el que financiaría un gran ejército. Posiblemente necesitara el prestigio que dicho tesoro le dio, porque sus enviados a los Juegos Olímpicos de aquel año fueron objeto de burla como los representantes de un tirano que no era mejor que el rey de Persia. Dionisio no tenía ninguna intención de fundar un imperio, sino la de consolidar cruelmente su poder personal, un punto que los atenienses reconocieron cuando se dirigieron a él como el «*archon* (monarca) de Sicilia».[8] Dionisio tenía la muy firme intención de reanudar la lucha por el control de toda Sicilia, y una serie de conflictos entre Siracusa y Cartago en el año 375 culminaron en la pérdida de un ejército cartaginés de 15.000 soldados, de los que dos terceras partes murieron, y el resto, la otra tercera parte, fueron esclavizados. Cartago se recuperó y contraatacó, derrotó a Dionisio y capturó 14.000 soldados siracusanos. El resultado final fue que Cartago conservó el control de la región occidental de Sicilia que gobernaba desde hacía mucho tiempo, y que incluso recuperó los derechos de dominio sobre las ciudades griegas conquistadas por Aníbal.

II

Pese a la hostilidad que había marcado las relaciones entre Cartago y Siracusa, una consecuencia de estas guerras fue el estrechamiento de los vínculos entre Cartago y el mundo griego. La ciudad estaba ahora, a todos los efectos, separada de Fenicia; la importancia que, en el siglo IV, podría haber tenido para Cartago el comercio con Tiro y Sidón es dudosa, si se compara con la intensidad del renovado contacto entre Cartago y las ciudades griegas de Hellas, de Sicilia y de Italia. El dios cartaginés Melqart fue identificado con Hércules. Los cartagineses, convencidos de haber ofendido a la diosa Demeter después de haber saqueado uno de sus templos en Sicilia, importaron su culto a Cartago, e incluso intentaron seguir los rituales de la liturgia griega, con la ayuda de los residentes griegos de la ciudad.[9] Los cartagineses aprendieron griego, y en un momento dado en

el que las relaciones eran especialmente malas, se les prohibió aprender o hablar ese idioma, lo que constituye la prueba más evidente de que el griego se había convertido en la segunda lengua de las élites locales. Dichas élites explotaban activamente las fértiles tierras de la costa norteafricana, y a menudo poseían prósperas fincas a una cierta distancia en las que abundaban los cereales, las frutas y el vino. Las ciudades menos importantes fundadas por los fenicios en la costa africana eran ahora ciudades vasallas. Los matrimonios mixtos con la población local habían aumentado, una tendencia observada también entre las principales familias de Cartago que, en ocasiones, tenían lazos de parentesco con los reyes bereberes locales o con los griegos más destacados de Sicilia. Cartago se había convertido en una ciudad cosmopolita cuya población alcanzaba tal vez unos 200.000 habitantes, y que tenía grandes barrios periféricos y puertos comerciales y militares.

A lo largo del siglo IV, los cartagineses mantuvieron Siracusa bajo una estrecha observación y lucharon por el control de las aguas entre África y Sicilia, y también por el de esta isla. El valor del estrecho se hizo patente en los años 344 y 343, cuando el almirante corintio Timoleón se convirtió en el salvador de Siracusa. Su fama se sostenía en el hecho de que había conspirado para asesinar a su hermano, quien se había autoerigido en el tirano de Corinto. Plutarco informaría de que Timoleón se había cubierto el rostro y llorado mientras sus cómplices en la conspiración mataban a su hermano.[10] A los nobles siracusanos contrarios a las crueles políticas de la dinastía de Dionisio, Timoleón les pareció por lo tanto un aliado ideal. Persistía la creencia de que, puesto que Corinto había fundado Siracusa, era el lugar al que acudir en busca de ayuda, aunque los corintios hubieran perdido ya el liderazgo político y económico del mundo griego y solo pudieran ofrecer una pequeña flota. Cartago envió barcos a bloquearle el paso a Timoleón, quien

consiguió encontrar el modo de llegar, y Cartago se vio arrastrada a otra destructiva guerra: tres mil cartagineses murieron en combate en Sicilia occidental en el año 341, y el general cartaginés, Asdrúbal, fue crucificado a su regreso, el castigo habitual a la incompetencia en el campo de batalla. Cartago no perdió sus territorios en el oeste de Sicilia, pero Timoleón se alzó como el personaje más destacado de la isla, fomentando la creación, en casi todas las ciudades griegas, de un sistema de gobierno aristocrático. Los tiranos pasaron de moda durante un par de décadas, y, más importante aún, los griegos de Sicilia parecieron comprender la necesidad de trabajar unidos.[11]

Al llegar la época de Plutarco, que murió en el año 120 d.C., Timoleón era aclamado como el héroe y preferido de los dioses que había «liberado de los tiranos, salvado de los bárbaros y devuelto a los ciudadanos el país» y liberado a Sicilia del yugo de los bárbaros púnicos. En realidad, Timoleón no era demasiado diferente de los tiranos que le habían precedido. Se había hecho con el poder con la ayuda de mercenarios y, al eliminar a los pequeños tiranos de toda la isla, se había asegurado la supremacía de Siracusa, en disputa desde hacía mucho tiempo. Una característica positiva de Timoleón es que tuvo la sensatez de dimitir de su cargo al envejecer, afectado de cataratas y homenajeado por el pueblo de Siracusa. Otro aspecto positivo es que su reinado significó un período de recuperación económica en casi toda Sicilia. Reconstruyó varias ciudades, entre ellas algunas que habían sido destruidas por las guerras cartaginesas, Acragas y Glea resucitaron y, no menos significativo, los pequeños asentamientos griegos crecieron y prosperaron. Scornavacche, en el sureste de Sicilia, es el lugar donde se alzaba una pequeña ciudad griega destruida por un ataque de los sículos en el año 405 y que se había convertido en un centro de la industria alfarera,[12] un renacimiento obra de los nuevos colonizadores y también de la antigua población griega y sícula. Timoleón podría

haber llevado hasta 60.000 colonos desde Grecia y desde las ciudades griegas del sur de Italia. El comercio de cereales entre Sicilia y Atenas se hizo más regular a finales del siglo IV, y a juzgar por la gran cantidad de monedas corintias del mismo período encontradas en Sicilia, los contactos con Corinto, al otro lado del Jónico, a través del cual se enviaban a Grecia los productos agrícolas sicilianos, eran particularmente intensos.[13] Sería un error atribuir esta nueva prosperidad únicamente a los esfuerzos de Timoleón, puesto que en el siglo IV se asiste a un renacimiento del comercio por todo el Mediterráneo central. La virulencia de la epidemia de peste que había estallado durante la guerra del Peloponeso remitió y el crecimiento demográfico se revitalizó. Tanto Cartago como las ciudades griegas de Sicilia vivieron largos períodos de paz que les permitieron reconstruir los contactos comerciales con el este y el oeste. Cartago sacó provecho de sus vínculos comerciales con Atenas e hizo el mejor uso posible de los que mantenía también con España.

El último conflicto importante entre Cartago y Siracusa estalló en el año 311. Amílcar, el comandante cartaginés en Sicilia occidental, se enfrentó a un enemigo formidable en la persona de Agatocles, que había conseguido derogar la constitución de Timoleón y erigirse en el tirano de Siracusa. El objetivo de Agatocles, igual que el de sus predecesores, consistía en poner a toda Sicilia, o casi, bajo el control de Siracusa. Amílcar se dijo que lo que más le convenía a Cartago era hacerse a la idea de que Siracusa podía controlar el este y el centro de Sicilia; a los cartagineses les preocupaba el malsano interés que Agatocles mostraba por Acragas, muy cercana a los asentamientos cartagineses en Sicilia occidental. En 311, Agatocles marchó con un gran ejército hacia Acragas, pero la llegada de una flota cartaginesa de cincuenta o sesenta barcos desbarató sus planes. Al año siguiente, Amílcar desembarcó 14.000 hombres (solo uno de

cada siete era en realidad oriundo de≈Cartago) y cruzó Sicilia apoyado por tropas locales a quienes las ambiciones de Agatocles les molestaban. El tirano de Siracusa se dio cuenta entonces de que había sobrepasado sus propios límites y que había perdido la guerra en Sicilia. Aunque sus posesiones quedaron reducidas a la ciudad de Siracusa, poseía dinero y tropas: tres mil mercenarios griegos y otros tres mil mercenarios etruscos, samnitas y celtas atraídos desde Italia. Después de añadir otros 8.000 soldados reclutados localmente, armó una flota de sesenta barcos de guerra que, en agosto del año 310, cruzó una barrera naval cartaginesa y puso rumbo a la costa próxima a Cartago. Haciendo gala de una extraordinaria audacia, Agatocles desembarcó a sus hombres, incendió su barcos (porque no tenía bastantes hombres para vigilarlos), marchó con sus tropas hacia la ciudad de Cartago y acampó en las cercanías, en el lugar en el que se alzaría más tarde la ciudad de Túnez.[14] Los siracusanos estaban asediando Cartago mientras los cartagineses estaban asediando Siracusa.

Cartago tenía fácil acceso al mar, por lo que era imposible tomarla sin la ayuda de una gran armada, así que, pese a las grandes franjas de tierras que Agatocles había conquistado en la costa norteafricana, la rendición de Cartago no estaba en absoluto garantizada. Aun así, perder sus fértiles campos debió de causarle un gran perjuicio a la ciudad. En el mismo momento en el que Agatocles desembarcó y lanzó un ataque terrestre contra los cartagineses, sus aliados libios desertaron, tal vez unos diez mil hombres, y tres mil de sus mercenarios griegos e italianos cayeron muertos en combate. Como se ha dicho con gran acierto, Agatocles «no era Alejandro, ni en genialidad ni en recursos»,[15] pero comprendió al menos que había llegado el momento de hacer la paz y, como era previsible, el mapa de Sicilia recuperó su antiguo aspecto: Cartago gobernaba el extremo occidental y los griegos conservaban el control del este y

del centro.[16] Resulta sorprendente que esta derrota no significara el final de Agatocles, que reafirmó su poder como «rey de Sicilia», un novedoso título que adoptó imitando a los reyes griegos, los primeros de ellos, Filipo y Alejandro de Macedonia, que se habían erigido en los monarcas del Mediterráneo oriental. Agatocles dirigió entonces sus ambiciones imperiales hacia otros puntos geográficos, principalmente en dirección al Adriático; forjó una alianza matrimonial con Pirro de Épiro, un primo de Alejandro y general de talento comparable, y otra más con los ptolomeos de Egipto. Asumió el control de las islas de Kérkira y Leukas en el mar Jónico y extendió sus dominios al sur de Italia, que invadió dos veces. Aun así, no dejó ningún legado evidente: no consiguió satisfacer su deseo de consolidar una dinastía, y su imperio marítimo no sobrevivió a su asesinato en el año 289 a.C.[17]

El auténtico legado de Agatocles consistió en la supervivencia continuada y en la prosperidad de su enemigo más acérrimo, Cartago. Los romanos solicitaron la renovación de su tratado comercial con Cartago, firmado por primera vez en el año 590 a.C. Si en el año 509, los cartagineses no habían visto en los romanos más que unos vecinos útiles de sus amigos etruscos, ahora negociaban con una potencia importante en Italia que, en el espacio de unas pocas generaciones, intentaría expulsar a Cartago de Sicilia. Para comprender todos estos acontecimientos es necesario retroceder en el tiempo una vez más.

III

Al llegar el año 300 a.C., la posición destacada, en realidad, de superioridad, de Roma en la península italiana era el resultado de guerras combatidas en tierra; Roma no tenía ninguna ambición de convertirse en una potencia naval, y los tratados con Cartago renovados en el año 348 a.C. indican que los romanos que cruzaban el mar viajaban como mercaderes, no como soldados. Estos tratados garantizaban que los romanos no

se adentraran en regiones pertenecientes a la esfera de influencia cartaginesa, en especial, Sicilia, aunque en épocas de grave hambruna, por ejemplo en el año 493, los cereales llegaron a Roma desde Sicilia.[18] La principal preocupación de los primeros romanos era la de derrotar a su pueblos vecinos, tales como los volscos, que se estaban introduciendo en el Lacio poco a poco desde los Apeninos deseosos de colonizar los amplios espacios al sur de Roma. Los romanos, en el año 390 a.C., también se enfrentaron a la grave amenaza que representaban los invasores galos, y se ha hecho famosa la historia que explica que los romanos se salvaron gracias a los graznidos de los gansos. La relaciones con los etruscos, con cuya cultura tenían mucho en común, eran más complicadas, pero la total destrucción de Veyes, una de las mayores ciudades etruscas, en el año 396 a.C. marcó la primera etapa del sometimiento de los territorios etruscos del sur.[19] Tras la caída de Veyes, a corta distancia de Roma, las ciudades etruscas no fueron destruidas, sino atraídas e incorporadas a la red romana; la próspera Cisra se convirtió en una ciudad dependiente y aliada tras la derrota de 253, y perdió el control de parte de su costa y del puerto de Pirgi, en el pasado, punto de encuentro de los comerciantes griegos y cartagineses que se asentarían allí. No es, por lo tanto, ninguna coincidencia que pocas décadas después de su expansión a lo largo de la costa del sur de Etruria los romanos fueran capaces de armar poderosas flotas y derrotar a las armadas cartaginesas en aguas frente a Sicilia. Además de hacerse con las ciudades costeras de Etruria, los romanos empezaron a ampliar su propio puerto en Ostia, aunque la principal función de este puerto fuera la de canalizar las mercancías procedentes de la Italia griega y de Etruria hacia el Tíber para aprovisionar Roma.[20]

Los barcos comerciales iban y venían, pero la flota militar romana casi parece que hubiera surgido de la nada y completamente armada. Los romanos respondían con pasividad a las

amenazas procedentes del mar: en el año 338 a.C. los piratas volscos de Antium (Anzio), en la costa latina, lanzaron un ataque contra la desembocadura del Tíber, pero fueron rechazados, y los romanos se llevaron de regreso como trofeos los *rostra* o «picos» de los barcos que habían destruido. Estos *rostra* fueron exhibidos en la tribuna de oradores del foro romano, lo que explica el constante uso del término *rostrum* al hablar de una tribuna de oradores.[21] Unos pocos años más tarde, alrededor de 320 a.C., un tratado con la ciudad de Taras, al sur de Italia, fundada por colonizadores espartanos, estipulaba que los barcos romanos no debían navegar en aguas del golfo de Tarento, definiendo así una esfera de influencia tarentina y protegiendo los intereses comerciales de la que se había convertido en la principal ciudad griega del sur de Italia y en líder de la «Liga Italiota» de ciudades.[22] Aunque lo que se suele esperar de un tratado es que auspicie concordia, lo cierto es que la explicación más probable de este acuerdo parece encontrarse en el hecho de que las campañas terrestres de los romanos contra los samnitas y otros enemigos estaban acercando a los ejércitos de Roma cada vez más a las ciudades griegas, y que, por lo tanto, se hacía necesario trazar líneas en los mapas. Los tratados, contratos y otros documentos legales suelen mencionar posibilidades que no son inmediatas, o ni siquiera reales, y sigue sin haber pruebas que demuestren que Roma estuviera intentando armar una gran flota; en el año 311, sin embargo, los romanos nombraran *duumviri navales*, «dos hombres navales» a los que se encomendó la tarea de construir una *classis*, o «flota» y garantizar su mantenimiento,[23] aunque lo más probable es que esta flota fuera minúscula.

La guerra samnita llevó a los ejércitos romanos más y más al sur en su intento de rodear a los grandes y poderosos ejércitos samnitas. En el año 282 a.C., los griegos de Taras atacaron diez barcos bajo mando romano que habían entrado en el golfo de

Tarento, y los romanos perdieron la mitad de su flota; sin dejarse intimidar, los romanos instalaron una guarnición en la ciudad de Turios (Turii), que también asomaba al golfo de Tarento, y que había pedido ayuda a Roma para defenderse de los ataques de los lucanos, los habitantes de las tierras del interior. Taras no se había puesto en contra de Roma porque temiera perder su control del mar, puesto que diez barcos no podían medirse a los cientos que podían movilizar las ciudades griegas costeras, sino que el auténtico peligro radicaba en que la presencia romana en tierra podía deshacer la Liga Italiota y lanzar a las ciudades griegas en Italia las unas contra las otras.[24] El temor a Roma incitó a los tarentinos a buscar ayuda al otro lado del Adriático y, para ello, acudieron a Pirro de Épiro; Pirro afirmaba descender de Aquiles, así que los ecos de la guerra de Troya resonaron en su campaña contra Roma, que ahora ya alardeaba de haber sido fundada por los descendientes de Eneas el troyano. Es dudoso que Pirro se viera a sí mismo como el futuro señor del Mediterráneo y fundador de un imperio occidental igual de vasto que el que había creado brevemente en el este su primo Alejandro; es más posible que, simplemente, ansiara cobrar el dinero que los griegos occidentales estaban dispuestos a pagarle a un ejército mercenario tan formidable, organizado en falanges y equipado con elefantes. Haciendo realidad los peores temores de los tarentinos, las ciudades del sur de Italia optaron por unirse a Roma, y también a Pirro, y según Pirro iba avanzando por Italia, algunas de las ciudades que habían apoyado a Roma, con gran sentido de la oportunidad, cambiaron de opinión. Pirro controló los asuntos del sur y del centro de Italia entre los años 280 y 275; sus pírricas victorias apenas le dieron alguna ventaja, y a los pocos años de la exasperada retirada de Pirro, Roma se había hecho con el control de Taras. Las ciudades griegas en el sur de Italia siguieron gobernándose a sí mismas, con algún que otro indicador de asen-

timiento hacia Roma (por ejemplo, la acuñación especial de monedas grabadas con la efigie de la diosa Roma).[25] Los romanos no deseaban, o no podían, controlar las ciudades más sureñas, no mientras se vieran como una potencia terrestre con sus raíces en el Lacio. Fundaron algunos asentamientos: Paestum, al sur de Nápoles, Cosa, en el Lacio, y Ariminum (Rimini), poblaciones costeras construidas para proteger las líneas de comunicación por tierra y por mar a lo largo de la costa de Italia, pero su prioridad era la defensa del interior, por ejemplo los límites del territorio samnita que sería pacificado por la nueva colonia de Beneventum (Benevento).[26]

Las guerras púnicas sacaron a Roma de su caparazón italiano. Cartago se había unido a la guerra contra Pirro, y había obtenido una gran victoria naval en el año 276, en la que hundió a las dos terceras parte de la flota de Épiro, compuesta por más de cien barcos.[27] La primera guerra púnica se combatió en Sicilia y en África, y extendió por primera vez la influencia de Roma hasta el otro lado del mar; la segunda guerra púnica (en la que predominaron las campañas terrestres), después de la invasión de Aníbal a través de los Alpes, llevó a los romanos hacia España, aunque el principal escenario de la guerra fuera la propia Italia; y la breve tercera guerra púnica obligaría a Roma a implicarse más todavía en los asuntos africanos y acabaría con la destrucción de Cartago en el año 146 a.C. Lo que es curioso, al menos al principio, es que los romanos no tenían claras sus intenciones. Los romanos no salieron dispuestos a acabar con Cartago; tenían antiguos tratados con la ciudad y ningún conflicto de intereses claro.[28] Entre la primera guerra y la segunda se vivió un período de paz durante la cual las relaciones, si no la confianza, quedaron restauradas. Y sin embargo, al final del ciclo, Roma resurgió como una potencia mediterránea, habiendo ampliado su dominio, no solo sobre las ruinas de la derrotada Cartago, sino también, en el mismo año, sobre gran-

des extensiones de Grecia. Este es, quizás, otro ejemplo de un imperio adquirido en un «ataque de despiste». Roma no empezó a construir una gran flota militar hasta que, en la primera guerra púnica, se hizo evidente que una armada era algo esencial. Ambas ciudades fueron atraídas a una serie de conflictos en los que se libraron las mayores batallas navales de la Antigüedad y que se cobraron decenas de miles de vidas, tanto en tierra como en mar. Por algo será que los historiadores han comparado el estallido de estas guerras a la primera guerra mundial, donde una serie de incidentes relativamente insignificantes encendieron la mecha que desencadenó el incendio de regiones muy extensas.[29] Igual que la primera guerra mundial fue mucho más que un conflicto entre Alemania y la alianza anglofrancesa, del mismo modo, las guerras púnicas fueron más que un conflicto entre Cartago y Roma, puesto que no tardaron en salir a relucir otros intereses: las ciudades íberas, los reyes norteafricanos, los caudillos sardos y, durante la primera guerra púnica, las ciudades griegas de Sicilia. Los ejércitos que Aníbal lanzó contra Roma estaban formados por soldados galos, etruscos y samnitas; las flotas que Roma envió contra los cartagineses estaban compuestas por una gran cantidad de barcos, en su gran mayoría proporcionados probablemente por los griegos y otros aliados del sur de Italia. Denominar «púnicas» a estas guerras significa dar por sentado, erróneamente, que la causa principal de estos conflictos era una historia continua de rivalidad a muerte entre Cartago y Roma.[30]

IV

La duración, intensidad y brutalidad de las guerras púnicas asombró a los historiadores antiguos. Polibio, el historiador griego del ascenso de Roma, y el protegido de uno de los generales que combatió en la primera guerra púnica, opinaba que esta fue la mayor guerra jamás combatida. Su duración, del año 264 al 241, superó la de la guerra de Troya, y la segunda guerra

púnica (218-201), también larga y agotadora, dejó una estela de destrucción agrícola.[31] La guerra con Cartago tuvo su origen en unas disputas muy alejadas de Roma, y ninguna de las dos grandes ciudades tenía claro si les convenía intervenir. La crisis empezó cuando un grupo de mercenarios campanos, conocidos con el nombre de mamertinos, «hijos de Marte», que antes habían servido a Agatocles, tirano de Siracusa, capturaron la ciudad de Messana, en el extremo de Sicilia. Llegaron en la década de 280 y se dedicaron a asaltar las ciudades del este de Sicilia, convirtiéndose así en una auténtica molestia; los romanos intervinieron porque sus victoriosas campañas italianas los habían hecho llegar hasta Rhegion (Reggio), la ciudad griega justo enfrente de Messana que habían ocupado en el año 270, poniendo, por la tanto, Sicilia a su alcance, aunque eso no significa que tuvieran la intención de invadir la isla. Cuando Hierón, el nuevo monarca de Siracusa, derrotó a los mamertinos en una batalla, los alarmados mercenarios enviaron sendos mensajes a Roma y a Cartago solicitando ayuda militar. Hierón era una potencia a tener en cuenta, mantenía lazos diplomáticos y comerciales con los monarcas ptolemaicos de Egipto y, siguiendo una gran tradición, no solo patrocinaba los Juegos Olímpicos, sino que competía en ellos.[32] Dio la casualidad, además, de que en las cercanías había una flota cartaginesa, en las islas Lipari, y su almirante logró convencer a los mamertinos de que le permitieran instalar una guarnición cartaginesa en Messana.[33]

Los mamertinos, a quienes no les hacía ninguna gracia verse sometidos a nadie, en aquel momento se lo pensaron mejor y pidieron ayuda a Roma para luchar contra los cartagineses. Ahora bien, costó mucho convencer al Senado de que Roma debía intervenir en un conflicto más allá de la península. Polibio explica que un gran número de romanos temían que los cartagineses pudieran hacerse con el control de toda Sicilia y después entrometerse en los asuntos de Italia.[34] Según una ver-

sión, el Senado no quería intervenir, y una asamblea popular votó por luchar. No obstante, no se trataba de una guerra contra Cartago. El general romano enviado a Sicilia no solo se enfrentó a los cartagineses, sino también a Hierón; se le había encomendado la misión de defender Messana contra los enemigos de los mamertinos, y es absurda la idea de que tenía la intención de conquistar Sicilia y expulsar de la isla a las tropas púnicas. El objetivo de los romanos era el de restaurar el equilibrio de poder en la región. Al final, los mamertinos consiguieron expulsar sin ayuda a la guarnición cartaginesa de Messana; y en Cartago, el comandante cartaginés fue crucificado *pour encourager les autres*.* Los romanos tenían dificultades para avanzar por las aguas del estrecho de Messina mientras una importante flota cartaginesa permaneciera estacionada en las islas Lipari, y el general romano no tenía experiencia en navegar las tormentosas aguas entre Italia y Sicilia, así que era previsible que los romanos no pudieran proporcionar ayuda directa a los mamertinos más que de forma intermitente. Cuando llegó dicha ayuda, lo único que consiguió fue forzar a Hierón de Siracusa a concertar una infame alianza con Cartago. Su gran penuria de barcos dejaba a los romanos en situación muy poco ventajosa. Su comandante, Apio Claudio, acudió a Taras, Velia, Nápoles y otras ciudades griegas a buscar una flota compuesta por trirremes y pentecónteros de cincuenta remeros.[35] Al parecer, los cartagineses hicieron trizas la flota romana, tras lo cual enviaron un altanero mensaje a Roma: aceptad nuestras condiciones, o bien no podréis ni siquiera lavaros las manos en el mar.[36] Aun así, Cartago esperaba poder llegar a un acuerdo de paz.

Los romanos, demasiado orgullosos, no hicieron caso de esta advertencia y, al llegar los años 263 y 262 tenían al menos 40.000 soldados en Sicilia. Hierón de Siracusa, impresionado, decidió ponerse del lado del vencedor más probable y cambió de bando, de Cartago a Roma (un gesto por el que recibiría más

tarde una bonita recompensa). Más significativo aún, los romanos habían encontrado el sistema de transportar grandes cantidades de soldados por mar, aunque no todos ellos fueran romanos o latinos, sino aliados confederados de Italia; los campamentos cartagineses en Acragas, por su parte, estaban ocupados por una gran cantidad de mercenarios íberos, galos y ligures.[37] Roma se impuso, saqueó la ciudad, esclavizó y vendió a sus 25.000 habitantes y se embarcó en lo que parecía un plan realista para expulsar a los cartagineses de Sicilia,[38] lo que no quiere decir, sin embargo, que Roma se viera dueña y señora de una Sicilia colonial. Sus ambiciones eran más modestas. A Roma, cuya población estaba creciendo de forma prodigiosa, le bastaba garantizarse el acceso a los cereales de Sicilia. Por mucho que los optimates romanos, en generaciones posteriores, mostraran su desdén por una vida dedicada al comercio, lo cierto es que había motivos comerciales muy bien fundados y razonables por los que librar esta guerra, a partir del momento en el que empezó a parecer que realmente podían ganarla.[39]

Roma necesitaba una flota militar adecuada. Polibio afirmaría que los romanos no empezaron a construir su propia flota hasta aquel momento.[40] Se trataba de un cambio importante, distanciarse de la estrecha dependencia de sus aliados griegos o clientes etruscos que les suministraban los barcos para construir una armada propia mucho mayor que los diez o doce buques mantenidos por los «dos hombres navales». Cómo se consiguió este objetivo es un misterio aún mayor que en el caso de Esparta. Esparta había podido recurrir a la experiencia de las ciudades griegas vecinas, varias de las cuales se encontraban en su esfera de control. Ahora, en los años 261 o 260, se decidió que Roma debía construir cien quinquerremes y veinte trirremes. Los romanos habían capturado un quinquerreme cartaginés y lo utilizaron como modelo.[41] Cómo los romanos tripularon la flota que construyeron, cómo adquirieron la competen-

cia marinera básica para permitirles navegar y conducir sus barcos por las traicioneras aguas del Tirreno y del Jónico, cómo lograron ensamblar el rompecabezas de cuadernas y maderas de formas diferentes, y cómo, de hecho, lograron conseguirlo en sesenta días a partir del momento en que se talaron los árboles (esto es lo que afirmaría más tarde Plinio el Viejo), constituye todo un misterio, puesto que utilizar una madera tan fresca y sin madurar, al secarse y contraerse, tuvo por fuerza que acarrear graves problemas. Polibio observaría que los barcos «estaban mal construidos y eran difíciles de maniobrar», una observación sin duda creíble.[42] Había que buscar o fabricar la brea, y construir los aparejos. Al parecer, las tripulaciones recibieron formación intensiva en tierra, y aprendieron a remar en seco antes de atreverse a salir al mar. Una prueba que añade credibilidad a la historia de la rápida construcción de la flota es el descubrimiento de un barco cartaginés cuyas maderas llevaban inscritas letras del alfabeto púnico (que también funcionaban como números); parece, por lo tanto, que los barcos de Cartago se ensamblaban según el número que llevaban sus piezas de madera. Ignoramos si las cadenas de ensamblaje romanas estaban en Ostia o en las ciudades griegas del sur de Italia, pero, en cualquier caso, fue una operación muy costosa. Tras las dudas iniciales, Roma se había lanzado de lleno a la guerra con Cartago; sin embargo, los romanos seguían sin tener claros sus objetivos. Librar esa batalla se había convertido en una cuestión de honor.

Otra pregunta que queda sin respuesta es hasta qué punto era eficiente esta flota. El primer intento de utilizarla, en Lipari, fue un desastre; el comandante romano quedó bloqueado en el interior del puerto de Lipari, y las tripulaciones se asustaron tanto que pusieron pies en polvorosa. Con todo, este fracaso fue seguido de una victoria obtenida en estas mismas aguas, en Milas, a la que contribuyó un invento famoso pero de corta vi-

da, una especie de garfio conocido como *korax* o «cuervo» que compensaba la escasa maniobrabilidad de los barcos romanos. Se trataba de un mecanismo formado por una rampa que podía oscilar en diferentes direcciones y bajo la que había un pesado y puntiagudo arpón de hierro que no solo se enganchaba y se aferraba al buque enemigo, sino que además perforaba su cubierta.[43] Dicho mecanismo permitía que los soldados romanos pudieran abordar los barcos cartagineses y hacer allí lo que mejor sabían hacer, combatir cuerpo a cuerpo. Los romanos seguían desconfiando del mar, e intentaban transformar las batallas navales libradas por barcos armados con arietes en sucedáneos de batallas terrestres en las que los barcos proporcionaran plataformas de combate a los soldados. Las armadas que cada bando ponía a flote, con el paso de los años, crecían en tamaño y número y se hacían más mortíferas. Polibio explica que en el año 256, en la gran batalla naval de Eknomos, en Sicilia occidental, 230 barcos romanos se enfrentaron a 350 (más probablemente 200) barcos cartagineses y a 150.000 hombres, posiblemente «la mayor batalla naval de la historia».[44] Más tarde en esta misma guerra, en una decisiva batalla librada en las aguas frente a las islas Egadas, al oeste de Sicilia, en el año 241, las cifras fueron solo un poco inferiores, lo que indica que, entre la espantosa destrucción desencadenada por las batallas y por las tormentas y el natural deterioro de los barcos mantenidos en el agua demasiado tiempo, los astilleros estaban trabajando a marchas forzadas para sustituir los barcos que se perdían. Las cifras que hablan de centenares de barcos, y que no serían igualadas en los siglos posteriores, sin duda impresionan, y sin embargo, el constante baile de cifras entre los autores clásicos parece indicar lo fácil que resultaba inflar los números. También los historiadores modernos han sido seducidos por cifras que solo tienen sentido si se trata de totales de todos los barcos y no solo de los esbeltos trirremes y quinquerremes, es decir, contabili-

zando también los cargueros y los transportes en los que viajaban soldados, caballos y, algo esencial, suministros, puesto que los buques de guerra no aguantaban más de un par de días sin agua fresca y generosas provisiones (de las que en general había mayores cantidades disponibles en tierra, donde, cerca del campo de batalla, esperaban mercaderes que se aplicaban en ser neutrales y ansiosos de obtener rápidos beneficios).

Gracias, en una medida muy significativa, a los *korax*, la batalla de Eknomos terminó en una gran victoria romana. La flota romana también aprendió muy deprisa a formar en escuadras cerradas durante las batallas; la principal dificultad a la que debían enfrentarse radicaba en mantener unidas las líneas durante los combates. Estas formaciones eran seguramente intentos de reproducir el modelo de las formaciones de combate que solían utilizarse en tierra. Les daban a los romanos una ventaja sobre la armada cartaginesa, que se extendía en una línea menos densa, puesto que los almirantes púnicos contaban con la maniobrabilidad de sus barcos que les permitía salir en persecución del enemigo. Los cartagineses tenían la ventaja de la rapidez y preferían lanzarse a toda velocidad contra el costado o incluso la popa de los barcos enemigos, embistiéndolos con el espolón y provocando su hundimiento; es probable que en Eknomos la flota púnica tuviera la intención de rodear a la romana, arremeter contra sus barcos e infligirles una herida mortal con el ariete en los costados y en la popa.[45] En otras palabras, si la batalla naval de Eknomos ha pasado a la historia de la estrategia naval, no ha sido solo debido al número de barcos, marineros y soldados, sino también porque constituye un fascinante ejemplo de enfrentamiento entre dos armadas con concepciones muy diferentes de cómo librar una batalla en el mar.[46]

La victoria de Eknomos abrió el estrecho de Sicilia a la flota romana dándole así acceso a África. El gran plan consistía ahora en invadir el corazón del imperio cartaginés. Ahora bien, los

romanos, al atacar Cartago, no dieron por sentado que iban a capturar la ciudad, y menos aún destruirla. En el año 256 una flota romana desembarcó más de 15.000 soldados en Aspis, a pocos kilómetros al este de Cartago, y lanzó incursiones contra las granjas y los poblados cercanos, tomando, según informan las crónicas, veinte mil esclavos, aunque muchos de ellos eran romanos e italianos cautivos que ahora podían ser liberados. Los romanos, sin embargo, no fueron capaces de sostener su posición en África y, en julio del año 255, zarparon decepcionados llevándose al menos 364 barcos de regreso a Sicilia.[47] Allí, su inexperiencia marinera llevó a los romanos a un desastre aún mayor que cualquiera que les pudiera haber infligido la armada cartaginesa. Los comandantes romanos se negaron a seguir los consejos de sus pilotos que, evidentemente, no eran romanos, y quienes insistieron en que no era seguro navegar cerca de la costa siciliana en una época del año famosa por sus violentas y repentinas tormentas. No obstante, los romanos querían exhibir su enseña e intimidar a las ciudades de la costa del sur de Sicilia para que se sometieran. El oleaje provocado por las fuertes tormentas barrió la cubierta de los barcos de borda baja e hizo naufragar a casi toda la flota, de la que solo se salvaron ochenta barcos, y hasta cien mil hombres se ahogaron, tal vez el 15 por 100 de todos los soldados italianos; «nunca se ha visto en el mar un desastre mayor que este», diría Polibio.[48]

El último acto de la guerra se representó en la batalla naval frente a las islas Egadas, al oeste de Sicilia, en el año 241 a.C., donde la armada romana, ahora reconstruida, envió a pique o capturó 120 barcos cartagineses; Cartago reconoció entonces que debía pedir la paz. Roma, sin dar a entender que Cartago no tenía derecho a existir, le impuso un duro castigo. Le exigió a la ciudad vencida el pago de una indemnización de ochenta toneladas de plata (3.200 talentos) distribuidas a lo largo de un período de diez años y, más importante aún, Cartago debía re-

nunciar a sus intereses en Sicilia y en las islas cercanas. Cartago prometió no enviar buques de guerra a aguas italianas, ni atacar a Hierón de Siracusa, el chaquetero que ahora se había convertido en un firme aliado de Roma.[49] De hecho, el principal beneficiario fue Hierón, a quien los romanos le confiaron la supervisión de los asuntos diarios de Sicilia. Roma no deseaba extender sus dominios y controlar directamente Sicilia. Los objetivos de la guerra habían ido evolucionando poco a poco, pero incluso al final del conflicto, Roma no preveía más que la neutralización de Cartago, cuya flota mercante podía seguir surcando el Mediterráneo; de hecho, necesitaría hacerlo si la gran suma de dinero que le debía a Roma tenía que ser pagada algún día.

V

Ha sido necesario entretenernos en la primera guerra púnica porque este conflicto marca el momento de la aparición de una flota romana. La segunda guerra púnica, y en eso coincidieron todos los historiadores de la Antigüedad, fue consecuencia natural de la primera. Tras su derrota, Cartago se encontró sometida a la creciente presión de los monarcas númidas de los territorios del interior del norte de África; tuvo que enfrentarse asimismo a la insurrección de parte de su ejército de mercenarios que se encontraba en Cerdeña. Los mercenarios asesinaron al comandante cartaginés y a todos los cartagineses que pudieron encontrar en la isla, y las tropas enviadas a Cerdeña para aplastar la revuelta se unieron a ella. Con el tiempo, no obstante, los mercenarios serían expulsados; a su llegada a Etruria, pidieron la ayuda de Roma que el Senado se sintió predispuesto a conceder. A los romanos les había irritado que Cartago hubiera detenido a 500 mercaderes italianos que habían estado aprovisionando en secreto a los amotinados. Los cartagineses hubieran preferido restaurar su autoridad sobre las zonas de Cerdeña que había controlado, pero, enfrentados a la determinación de

Roma, se doblegaron y, en el año 238, les ofrecieron a los romanos no solo 1.200 talentos de plata, sino la propia Cerdeña.[50] Roma, por lo tanto, se había apresurado a reivindicar las dos mayores islas del Mediterráneo, y se había hecho con Cerdeña con la sola ayuda de las amenazas. Cartago estaba demasiado agotada como para discutir. Es dudoso que Roma pudiera hacer realidad sus pretensiones más allá de algunos pocos puertos y poblaciones costeras frecuentadas por los mercaderes púnicos. Cerdeña, cuyas miles de comunidades reunidas alrededor de los *nuraghi* estaban gobernadas por caudillos independientes, era inconquistable. Los sardos no cooperaron con los romanos más de lo que habían hecho con los cartagineses, y Roma tendría que esperar al año 177 a.C. antes de poder obtener una victoria significativa sobre los sardos.[51] A Roma le interesaba sobre todo la posición estratégica de Cerdeña, que le garantizaba el control de las aguas del Tirreno; no era la isla lo que querían, sino su costa y sus puertos seguros, libres de piratas y de los barcos de guerra púnicos, y desde los que podían aprovisionar a su flota. Así, Roma había empezado a aplicar una estrategia mediterránea basada conscientemente en el principio del control de las aguas.

VI

La adquisición romana de Cerdeña y de Sicilia, o más bien, haber apartado a Cartago de estas islas, desvió las ambiciones cartaginesas hacia el oeste. Todo lo que le quedaba ahora a Cartago eran Malta, Ibiza y algunos centros de comercio en el norte de África y en el sur de España, y sería allí, en España, donde Amílcar Barca construiría un imperio mucho más amplio y ambicioso que la red de asentamientos comerciales creada por los fenicios muchos siglos atrás. Amílcar quería dominar grandes territorios, y la pregunta que se hicieron los historiadores antiguos era sí Amílcar vio esos territorios como su propiedad personal o como un nuevo escenario para la expansión cartagi-

nesa en el que se incluiría la posesión de las minas de plata de la antigua Tartesos. Posiblemente fuera una combinación de ambas cosas. La familia de Amílcar, los bárcidas, era extraordinariamente poderosa en Cartago, aun cuando el sistema republicano de gobierno de la ciudad significara que su influencia fuera cuestionada. Existe una cierta controversia sobre si las monedas de estilo griego acuñadas en los dominios cartagineses de España muestran la imagen del dios Melqart o si se trata de un monarca coronado de laurel según el estilo helenístico; los bárcidas sintieron la tentación de proyectarse como nuevos Alejandros creadores de una nueva monarquía territorial en el oeste.[52] Que Amílcar estaba decidido a emancipar Cartago y liberarla del yugo de Roma lo deja claro una anécdota famosa, aunque quizás legendaria: antes de salir hacia España en el año 237 a.C., Amílcar preparó un sacrificio al dios Baal Amon, llamó a su lado a su joven hijo Aníbal, y le ordenó colocar su mano sobre el animal del sacrificio y jurar «no mostrar nunca ninguna buena voluntad hacia los romanos».[53]

Como era de esperar, Amílcar concentró su atención, en primer lugar, en hacerse con el control de las regiones productoras de plata del sur de España. Igual que en el caso de Cerdeña, aquí también el concepto de «control» debe ser utilizado con reservas. Amílcar concertó alianzas con los caudillos íberos y celtíberos e incrementó de forma gradual el número de efectivos de sus ejércitos, de modo que en el año 228 a.C. ya contaba quizás con 56.000 hombres armados. El otro medio de control que adoptaron los bárcidas (puesto que a Amílcar le sucedió en España, primero su yerno Asdrúbal y más tarde, después del asesinato de Asdrúbal, su propio hijo Aníbal) consistió en la fundación de ciudades. Amílcar fue responsable de la fundación de Akra Leuke, una población que, según una opinión bastante generalizada, estaba situada bajo la actual Alicante; alrededor del año 227 a.C., el inspirado Asdrúbal fundó otra ciu-

dad algo más al sur siguiendo la costa, y más cerca aún de los centros de extracción de plata. Los cartagineses tenían una insólita falta de creatividad a la hora de dar nombre a las personas y a los lugares: los Aníbales y Asdrúbales fueron innumerables, y Asdrúbal le dio a su nueva ciudad precisamente este nombre: «Ciudad Nueva», *Qart Hadasht*, ahora conocida como Cartagena, aunque, desde el tiempo de Polibio, los historiadores, para evitar la confusión con la ciudad madre, la han llamado más a menudo Nueva Cartago, «nueva ciudad nueva».[54] Asdrúbal se aseguró de dejar constancia de su presencia construyéndose un gran palacio sobre la cima de una de las colinas sobre la que se alzaba la ciudad. Más importante aún, Cartagena era fácilmente accesible desde el norte de África, lo que la convertía en un eslabón esencial en la cadena de puertos y de guarniciones que unían Cartago a España.

En España, el conflicto entre Cartago y Roma se reanudó más al norte, en Sagunto, al norte de Valencia y en la costa. A finales del año 219, y tras un largo asedio, Aníbal saqueó Sagunto, que se había puesto antes bajo la protección de Roma. Que los romanos mostraran interés por un lugar tan alejado de su esfera política y comercial sugiere que los 18 años de consolidación del poder cartaginés en España les empezaban a preocupar. Una vez más, la auténtica cuestión era estratégica: los romanos no querían que los cartagineses les rodearan, y se negaron a permitir que consolidaran su posición hasta un punto que les situara en posición de establecerse de nuevo en Cerdeña o en Sicilia. Asdrúbal, en el pasado, había llegado a un acuerdo con Roma con respecto al control de los púnicos de determinadas regiones de España y en virtud del cual los cartagineses se mantendrían al sur del río Ebro, a una buena distancia al norte de Sagunto.[55] Roma creyó que debía actuar para impedir un resurgimiento del poder cartaginés. La decisión de Aníbal de conducir a su ejército a través de los Alpes y llevar la guerra a las

puertas de Roma fue un inspirado intento de desviar el conflicto y alejarlo, o bien de la España de los bárcidas, o bien de las aguas en las que Cartago había sido derrotada hacía 23 años. Un intento que no impediría que los romanos lanzaran un ataque contra España, dirigido por Cneo Publio Escipión, al mando de hasta 25.000 hombres y que llegó por mar a España, donde desembarcó en el antiguo centro comercial de Emporion. Escipión salió victorioso de su enfrentamiento naval contra los cartagineses, pero las flotas eran minúsculas, comparadas con las que habían combatido en la primera guerra púnica: unos 35 barcos por el bando romano. Poco tiempo después, no obstante, la deserción de sus aliados celtíberos dejó a los romanos en una situación muy precaria.

En el norte de Grecia se abrió un nuevo escenario bélico. Al rey de Macedonia, Filipo V, le impresionó tanto la gran victoria de Aníbal sobre los romanos en Cannas, al sur de Italia (216 a.C.), que decidió levantarse en armas contra Roma. A Roma le fue imposible combatir en tantos frentes a la vez, y Filipo obtuvo varias victorias en las aguas frente a la costa de Albania. Una vez más, los romanos vieron el problema macedonio a través del prisma de su estrategia en Italia. Seriamente preocupados por la posibilidad de perder el control de la costa del sur del Adriático, enviaron un ejército a Brundisium (Brindisi) para alejar el peligro de un desembarco macedonio.[56] Los macedonios resistieron y Roma no pudo someterlos. Roma estaba descubriendo que la expansión de sus dominios mediterráneos les ponía en contacto, e incluso desencadenaba conflictos, con vecinos a los que antes ni siquiera habían visto.

Cicerón escribió que Sicilia «era la primera joya de nuestra corona imperial, el primer lugar en ser llamado una provincia». Los romanos estaban empezando a pensar que el ejercicio informal del imperio en regiones como Sicilia ya no satisfacía sus necesidades. Colmaron de honores a Hierón de Siracusa y le

permitieron realizar una visita de Estado a Roma en el año 237, aunque es significativo que Hierón les ofreciera a los romanos 200.000 fanegas[*] de grano siciliano. Los romanos aceptaron de buen grado que Hierón asumiera el control del sur y del este de Sicilia, pero al llegar el año 227, el norte y el oeste de la isla, que habían sido el escenario de algunas de las más encarnizadas batallas navales contra Cartago, pasaron a estar sometidos a la autoridad de los pretores romanos; las guarniciones militares y las flotas acuarteladas en la isla necesitaban alimentarse, y también las flotas que patrullaban el Mediterráneo central necesitaban que se les proveyera de rancho. En consecuencia, los romanos decidieron instaurar sistemas más formales de tributación sobre los cereales. Los problemas empezaron en 215, tras la muerte del anciano Hierón, y el estallido de disturbios en Siracusa.[57] Las facciones siracusanas hostiles a Roma soñaban con una alianza púnica que les garantizara el improbable control de Siracusa sobre toda la isla, como si Cartago no esperase nada a cambio.[58] Cartago logró una hazaña impresionante, instalarse de nuevo en la isla con decenas de miles de soldados, y Acragas se convirtió en una importante base púnica. Fue contra Siracusa, no obstante, contra la que los romanos lanzaron toda la potencia de sus ejércitos y de su armada en el año 213. Era la mayor de las ciudades de la isla, y el origen de las nuevas dificultades a las que se tenía que enfrentar Roma. Los romanos intentaron bloquear el puerto, pero mantuvieron sus barcos tan separados que la flota cartaginesa pasó entre ellos con toda impunidad; en 212 los cartagineses, por su parte, intentaron hacer llegar un inmenso convoy de 700 buques mercantes a Siracusa bajo la protección de 150 barcos de guerra, un intento, como era de prever, demasiado ambicioso. De todos modos, los bloqueos navales eran prácticamente imposibles de llevar a la práctica en aquella época, en especial contra una ciudad cuyo puerto tenía una bocana muy ancha y largos diques. Los siracusanos

y los cartagineses hicieron pedazos la flota romana asesorados por Arquímedes, que se divirtió de lo lindo diseñando nuevas máquinas que levantaban los barcos romanos y los sacaban del agua, y los zarandeaban con tanta violencia que la tripulación caía al mar, o espejos que reflejaban los rayos del ardiente sol siciliano sobre las maderas de los barcos enemigos y les prendían fuego. Al final, no obstante, la tenacidad romana consiguió conquistar Siracusa en el año 212, y se dice que Arquímedes fue asesinado mientras dibujaba en el polvo del suelo otro de sus ingeniosos diseños.[59] Al año siguiente, los romanos les arrebatan Acragas a los cartagineses, y Roma se jactaría poco después de que en Sicilia ya no podía encontrarse ni un solo cartaginés.[60] Los dividendos no fueron solo militares y políticos, sino también culturales: Siracusa fue expoliada de sus tesoros, y las esculturas griegas fueron trasladadas en triunfo a Roma, lo que intensificó el gusto de los romanos por la superior cultura de los helenos.

La guerra se prolongó una década más, y su resultado lo decidieron acontecimientos ocurridos más allá de Sicilia, aunque sin las victorias en Sicilia, una gran parte de los logros de Roma no hubieran sido posibles. En el oeste, Publio Cornelio Escipión conquistó Nueva Cartago en 209, tras caer en la cuenta de que el ejército romano podía vadear la gran laguna que rodeaba la ciudad. El conflicto, sin embargo, se centró cada vez más en África, donde los romanos derrotaron por fin a Aníbal en la batalla de Zama en el año 202 a.C.; Aníbal, pese a haber pasado muchos años merodeando de arriba a abajo por la península italiana y creando el caos, no había logrado cumplir sus objetivos en Italia. La capacidad de los romanos de transportar miles de hombres desde Sicilia hasta África resultó decisiva, aunque también lo fueron las alianzas con los reyes númidas que garantizaron la victoria de los romanos. Era un hecho que Roma se había enseñoreado del mar, lo que quedó confirmado por el úl-

timo y humillante tratado según el cual a Cartago solo se le permitía conservar diez trirremes, ni siquiera los grandes quinquerremes por los que la ciudad era famosa. Quinientos barcos de guerra, según el recuento de Livio, fueron sacados del gran puerto redondo de Cartago y quemados. Una vez más, Cartago recibió un severo castigo y la ciudad fue desposeída de todas sus posesiones fuera de África y de algunos territorios africanos que les fueron entregados a los númidas. Los territorios españoles que con tanto esmero había acumulado Amílcar Barca se los quedaron los romanos. A Cartago se le prohibió combatir en cualquier guerra fuera de África, y la ciudad quedó efectivamente reducida a la condición de estado cliente de Roma. Aunque estas condiciones eran las mismas que se les habían exigido antes a los vecinos italianos de Roma, en el caso de Cartago equivalían a una castración.[61] Una vez más, Roma se encontraba en una posición de dominio sin haber tenido la intención de alcanzar este grado de superioridad.

VII

La victoria sobre Aníbal no había resuelto todos los problemas de Roma en el Mediterráneo central. Libraron otras dos guerras contra los macedonios, que, al final, se vieron obligados a aceptar la protección de Roma; más al sur, Roma se enfrentó a la liga etolia; más al este, combatió contra los ejércitos de los seleúcidas, los generales griegos que se habían hecho con el poder en Siria después de la muerte de Alejandro Magno.[62] Al llegar el año 187 a.C., el poder de Roma se extendía desde los territorios que habían sido de los bárcidas en España, abarcaba todo el Mediterráneo y llegaba hasta el Levante. Todavía quedaban rivales en potencia, como por ejemplo los ptolomeos en Egipto y sus inmensas flotas, pero, por primera vez, todo el Mediterráneo sintió la poderosa influencia política de un único estado, la república de Roma. En medio de todos estos conflictos, Cartago permaneció tranquila y se mantuvo leal a las humi-

llantes condiciones del tratado que había firmado con Roma. Durante la guerra de Siria, los cartagineses entregaron sin rechistar los pocos barcos de guerra que les quedaban, que fueron a prestar servicio en las aguas que habían pertenecido a sus remotos antepasados. Aprovisionaron a los ejércitos romanos y a sus armadas de cereales procedentes de los grandes latifundios que se extendían desde Cartago hasta más allá del horizonte.[63] En el año 151 a.C. los cartagineses terminaron de pagar la indemnización que le debían a Roma, y fue en ese preciso momento cuando surgió un conflicto que les enfrentó al octogenario rey de Numidia, Masinissa. A los cartagineses no les cabía ninguna duda de que se habían liberado del yugo de Roma y de que eran libres de decidir si atacaban o no a Masinissa. Roma no lo veía igual. Una Cartago próspera e independiente que conducía su propia política era ahora vista como una amenaza indirecta a la hegemonía de Roma sobre casi todo el Mediterráneo, aunque no existiera ninguna amenaza directa a las posesiones de Roma en Sicilia, Cerdeña o España. Después de una visita a Cartago en calidad de mediador oficial entre los cartagineses y Masinissa, el muy tradicionalista Catón adquirió la obsesiva convicción de que el futuro de Roma solo quedaría garantizado si Cartago era aniquilada. En sus discursos ante el Senado romano, Catón lanzaba constantes críticas y acusaciones contra Cartago, y se aseguraba de acabar cada uno de sus discursos, aunque no hubiera tenido nada que ver con Cartago, con las palabras: «me parece bien que Cartago no exista».[64] Empezaron las intimidaciones. Primero, los romanos le ordenaron a Cartago entregar rehenes, y Cartago accedió; después, le ordenaron que entregara sus reservas de armas, entre ellas dos mil catapultas, y los cartagineses volvieron a acceder. Sin embargo, la tercera exigencia de Roma era sencillamente inaceptable: los cartagineses debían abandonar la ciudad y emigrar al menos a veinte kilómetros hacia el interior, donde podían insta-

larse en el lugar que ellos eligieran.[65] Si los romanos creían estar siendo generosos al permitirles elegir a los cartagineses el lugar donde vivir, se engañaban a sí mismos. Los cartagineses se negaron a abandonar la ciudad y estalló la guerra y, como había dejado patente la última exigencia de los romanos, a diferencia de cualquiera de las guerras anteriores, se trataba ahora de una guerra por la supervivencia de Cartago. Los ejércitos romanos, acaudillados por Escipión Emiliano, hijo adoptivo del gran Escipión que se había enfrentado a Aníbal en el pasado, se dirigieron de inmediato al norte de África, y en esta ocasión, ningún otro adversario en Sicilia o en España, muy alejadas de la reducida esfera de influencia cartaginesa, distraería a los romanos. Aunque los cartagineses, con una energía extraordinaria, lograron construir una nueva flota militar, la ciudad estaba bloqueada por mar y asediada por tierra, y acabaría por caer ante los romanos en la primavera del año 146. Escipión esclavizó a sus habitantes, y arrasó hasta los cimientos grandes zonas de la ciudad (aunque no está del todo claro que sembrara sal en el suelo en señal de que Cartago no debería alzarse de nuevo nunca más).

Las guerras púnicas se habían prolongado casi 120 años, y sus repercusiones se hicieron sentir mucho más allá del Mediterráneo occidental y central: el año de la caída de Cartago, Roma consolidó su dominio sobre Grecia, abriendo así las puertas a la posibilidad de una enérgica rivalidad con los monarcas de Egipto y Siria por el control del Mediterráneo oriental. La conquista de Corinto, también en el año 146 a.C., puso fin a más de dos décadas de lucha contra los macedonios y, más tarde, contra las ligas de ciudades griegas. Los romanos veían en Corinto el centro de la oposición a Roma, pero sus alicientes comerciales, incluidos sus dos puertos, eran innegables. Toda la ciudad fue implacablemente tratada como botín, toda su población, esclavizada, y sus magníficas, y a menudo antiguas, obras

de arte fueron subastadas. Barcos enteros cargados de esculturas y de pinturas fueron enviados a Roma, lo que dio lugar a otra oleada de interés de los aristócratas romanos por el arte griego. Las consecuencias culturales de la destrucción de una ciudad podían ser, por lo tanto, muy diferentes: si, tras la caída de Cartago, la civilización púnica sobrevivió como la cultura popular del norte de África, tras la caída de Corinto, la civilización griega se difundió hacia occidente.[66] Estas guerras penetraron en la conciencia romana también por otros caminos. Virgilio, escritor coetáneo de César Augusto, describía el profético lío amoroso entre Dido, la reina fundadora de Cartago, y Eneas, el refugiado troyano, una tumultuosa relación que solo podía resolverse si la Cartago de Dido era destruida en la pira funeraria:

> Lamentos y gemidos y alaridos de mujeres estremecen las casas. Va resonando el aire cimero de plañidos imponentes, igual que si Cartago entera o si la antigua Tiro se vieran invadidas de enemigos y avanzara rodando la furia de las llamas por lo alto de las casas de los hombres y los templos de los dioses.[67]

Capítulo 8
«NUESTRO MAR», 146 A.C.-150 D.C.
I

La relación entre Roma y el Mediterráneo ya había empezado a modificarse de forma significativa incluso antes de la caída de Cartago y de Corinto, y había adoptado dos formas. En primer lugar, se trataba de una relación política: antes de la tercera guerra púnica había quedado claro que la esfera de influencia de Roma se extendía hasta España por el oeste y hasta Rodas por el este, aun cuando el Senado romano no ejerciera el control directo de las costas e islas. Y en segundo lugar, se trataba de una relación comercial que estaba creando lazos cada vez más estrechos entre los comerciantes de Roma y los extremos del Mediterráneo. Con todo, el Senado y los comerciantes eran grupos diferenciados. Igual que los héroes de Homero, a los aristócratas romanos les gustaba declarar que ellos no se ensuciaban las manos con el comercio, que asociaban al trabajo manual a la apropiación indebida y a la falta de honradez. ¿Cómo podía un comerciante hacer beneficio sin mentir, sin engañar y sin sobornar? Los ricos mercaderes eran apostadores con suerte, su fortuna dependía de los riesgos que corrían y de la suerte que tuvieran.[1] Esta naturaleza condescendiente no impidió que romanos tan destacados como Catón el Viejo o Cicerón se dedicaran a sus propios negocios comerciales, aunque, naturalmente, lo hacían a través de agentes, la mayor parte de los cuales eran romanos en un nuevo sentido.

Roma, según iba haciéndose con el control de Italia, les ofreció la condición de aliados a los ciudadanos de las muchas ciudades que caían bajo su autoridad, y también fundó sus propias colonias habitadas por excombatientes del ejército. La «romanidad», por lo tanto, se apartaba cada vez más de la experiencia de vivir en Roma; por otra parte, no todos los habitantes de la

ciudad contaban como ciudadanos romanos con derecho a voto, un derecho que se les negaba a las mujeres y a los esclavos. Alrededor del año 1 a.C., en Roma residían tal vez unos 200.000 esclavos, más o menos la quinta parte del total de sus habitantes. Su experiencia constituye parte importante de la historia étnica del Mediterráneo. Los cautivos de Cartago o de Corinto podían ser llevados a trabajar en los campos, obligados a soportar una dura existencia, alejados del hogar y sin saber la suerte que habían corrido sus esposas e hijos. Los cautivos ibéricos trabajaban en las minas de plata del sur de España en condiciones terribles. Ahora bien, aquellos que podían demostrar alguna competencia o habilidad podían prestar servicio como tutores en alguna casa noble, o como agentes comerciales de su amo, e incluso viajar a ultramar por negocios (pese al riesgo de que pudieran desaparecer en los burdeles de Alejandría). Acumulando fondos en el *peculium*, la caja privada de dinero del esclavo (si bien, legalmente, e igual que cualquier posesión del esclavo, dichos fondos eran propiedad del dueño del esclavo), un esclavo podía al cabo del tiempo comprarse su libertad, o quizás un amo agradecido podía liberar a sus esclavos favoritos, a menudo según condiciones establecidas en su testamento. Los libertos podían prosperar y enriquecerse ejerciendo de banqueros o de mercaderes, y sus hijos podían aspirar a conseguir la ciudadanía romana. Así pues, en Roma creció una gran población de inmigrantes griegos, sirios, africanos e hispanos, y no sorprende, por tanto, que el griego, la lengua habitual de comunicación en el Mediterráneo oriental, fuera la de uso diario en muchos barrios de la ciudad. El poeta Lucano, que escribía en el siglo I d.C., se quejaba de que «a Roma, populosa pero sin ningún ciudadano propio, sino abarrotada por la hez del mundo, la hemos sometido a un grado tal de destrucción, que en un conglomerado tan importante no podría ya entablarse una guerra civil».[2] Su arrogancia contenía un cierto matiz de falta de

autoestima: él había nacido en Córdoba, en el sur de España, y había sido llevado a Roma de niño. Los hijos de libertos, por no hablar de los etruscos, samnitas y latinos de familias nobles, se habían infiltrado incluso en las filas del Senado.[3] El comediógrafo Plauto animó una de sus obras, plagada de astutos mercaderes y esclavos inteligentes, con pasajes en la lengua púnica del norte de África. La confusión de idiomas era aún mayor porque la ciudad y sus puertos constituían un foco de atracción para una gran cantidad de mercaderes extranjeros: tirios, puesto que al llegar la época de Augusto, los mercaderes de la que mucho tiempo atrás había sido la gran ciudad fenicia habían recuperado su papel en el comercio; judíos, que en esta época incluían transportistas y marinos; italianos del sur puesto que, como se verá más adelante, la bahía de Nápoles desempeñaba un papel especial en el sistema de aprovisionamiento de Roma. El término «comerciante romano», por lo tanto, significa «mercader bajo la protección de Roma», más que «mercader de origen romano».


Rávena
Classis
Forum Julii
Barcino
Cosa
Roma
Ostia
Puteoli
Misenum
Cartago
Délos
Cilicia «montañosa»
Alejandría
0 100 200 300 400 millas
0 200 400 600 km

La hegemonía de Roma en el mar Mediterráneo dependía de tres factores: provisiones para alimentar a la gran ciudad, puertos por lo que las provisiones pudieran llegar y protección de sus comerciantes, es decir, la derrota de los piratas cuya presencia en el Mediterráneo oriental amenazaba la estabilidad de los sistemas comerciales construidos alrededor de Alejandría, Delos y otras ciudades asociadas a Roma.

II

Los piratas salen al mar en busca de prosperidad. El floreciente estado del comercio en el siglo II a.C. creó las circunstancias ideales en las que también los piratas podían florecer, habida cuenta, en especial, que ni los rodios ni los delios tenían una marina lo bastante poderosa para limpiar el Mediterráneo oriental de los bandoleros del mar, y menos aún una vez iniciada la decadencia de Rodas. Los piratas eran un azote tanto en el este como en el oeste. Entre los años 123 y 121, Metelio «Balearicus» se ganó su sobrenombre tras eliminar una forma particularmente pestilente de piratería que se practicaba en las Baleares, islas que ahora habían quedado sometidas a Roma: sus piratas salían remando hasta alta mar a bordo de lo que apenas eran balsas, pero que se convirtieron en una enorme molestia.[4] Después de la destrucción de la capital púnica, ya no quedaban mercaderes cartagineses para vigilar estas aguas, y los romanos empezaron a caer en la cuenta de que habían adquirido responsabilidades, y se las tomaron muy en serio. En el año 74 a.C., el joven patricio Cayo Julio César fue capturado por piratas durante su viaje a Rodas, donde tenía previsto estudiar retórica (era un hombre de grandes conocimientos). César era un premio gordo del que podían sacar un importante rescate, y por ese motivo los piratas lo trataron con respeto, pero ya incluso antes de ser liberado, César tuvo el valor de burlarse de ellos y les prometió regresar y destruirlos. Reunió una flotilla, capturó

a sus captores y los crucificó, aunque, en consideración al respeto que le habían mostrado, tuvo la gentileza de degollarlos antes de izarlos en la cruz.[5]

Flotas pequeñas y ágiles acechaban las rutas marítimas desde sus puertos de amarre en Creta, en Italia y en las rocosas costas del sureste de Turquía, la escarpada y abrupta región conocida con el apropiado nombre de «Cilicia montañosa», situada al norte de Chipre y a unos trescientos kilómetros al este de Rodas. Cuando el comercio a través de las, antes grandes, ciudades etruscas inició su decadencia, los armadores de Etruria buscaron maneras menos ortodoxas de obtener ingresos. Una inscripción de Rodas conmemora la muerte de los tres hijos de Timakrates que murieron en enfrentamientos contra los piratas tirrenos que ejercían su actividad en el Mediterráneo oriental.[6] En ocasiones, también, las armadas alentaban a los corsarios a patrullar los mares en busca de determinados enemigos. Esto es lo que hizo Nabis, rey de Esparta, alrededor del año 200 a.C., al concertar una alianza infame con los piratas cretenses que asaltaban los barcos de aprovisionamiento que se dirigían a Roma.[7] Los generales romanos rebeldes en Sicilia, como Sexto Pompeyo, hijo del famoso Pompeyo, armaron sus propios barcos e intentaron bloquear el paso de los suministros de cereales con destino a Roma, algo que a Sexto Pompeyo le resultó fácil, puesto que no solo controlaba Sicilia, sino también Cerdeña.[8] Los señores de las islas y de los puertos costeros exigían el pago de peajes a los barcos comerciales que transitaban por sus aguas, y reaccionaban con violencia a cualquier negativa a pagar. Los piratas, por su parte, necesitaban lugares donde deshacerse del dinero y descargar las mercancías y los esclavos que habían capturado, y sus operaciones dependían de la colaboración de los habitantes de varios puertos de menor importancia, por ejemplo el de Antalya, que atrajo a innumerables traficantes, timadores, embaucadores y truhanes. Los piratas cilicios lo-

graron mantener comunidades enteras en las laderas del sur de los Montes Taurus. Hablaban luvio y vivían en sociedades basadas en los clanes que se tomaban muy en serio tanto la ascendencia femenina como la masculina y que estaban gobernadas por ancianos o *tyrannoi*.[9] Los tripulantes de los barcos piratas eran hombres de las montañas emigrados a la costa que no pudieron haber aprendido el arte de la marinería a menos que hubieran contado con la gran ayuda de los marineros de las ciudades costeras de Side y de Antalya. Según el geógrafo Estrabón, el pueblo de Side les permitió a los piratas cilicios celebrar subastas de esclavos en sus muelles, aun sabiendo que los cautivos en venta eran hombres nacidos libres.[10] Plutarco describió los barcos ligeros que utilizaban con tanta eficacia:

> Sin embargo, más que el miedo que inspiraban irritaba su odiosa ostentación, visible en sus mástiles de oro, sus cortinas púrpuras y sus remos plateados, que daban la sensación de que se complacían en sus fechorías y se jactaban de ellas. Flautas, instrumentos de cuerda, borracheras a lo largo de toda la costa…[11]

Ya en el año 67 a.C., los piratas habían llegado a las mismísimas puertas de Roma, y asaltado los puertos de Ostia y las costas de Italia.[12] Plutarco añadía:

> La influencia de la piratería abarcaba casi por completo todo el mar Mediterráneo, que de este modo quedó cerrado a la navegación y casi inaccesible a cualquier clase de comercio. Fue sobre todo esta situación la que empujó a los romanos, agobiados por conseguir víveres y temerosos de una gran escasez, a enviar a Pompeyo para que expulsase a los piratas del mar.[13]

Pompeyo ya se había distinguido antes (o hecho enemigos, según de qué bando fueran uno partidario) en las luchas por el poder en el interior de Roma.[14] Pompeyo tenía la intención de aplicar una solución permanente y global al problema de la piratería. En el año 66 a.C. dividió el Mediterráneo en trece zonas, en cada una de las cuales debía procederse a una limpieza sistemática de piratas. Primero, se enfrentó al problema de la piratería cerca de su tierra natal, peinó el Tirreno y lo limpió de piratas. Llevó una flota a Sicilia, al norte de África y a Cerdeña,

donde instaló sendas guarniciones en lo que Cicerón había llamado «las tres grandes despensas del estado», garantizando así la seguridad de la ruta de aprovisionamiento de Roma.[15] Hecho esto, estaba dispuesto a saltar sobre Cilicia, pero las noticias de sus hazañas se adelantaron a su flota, y tan pronto como apareció en el horizonte de la costa de Cilicia, las ciudades costeras empezaron a rendirse una tras otra. Los combates en el mar y en tierra fueron bastante escasos.[16] La flota de Pompeyo no era un gran flota, tal vez cincuenta barcos de guerra y cincuenta transportes, pero los ligeros barcos de los cilicios tenían todas las de perder si se enfrentaban a los de Pompeyo en combate, y el pueblo romano había votado que le entregaría 500 barcos si era necesario.[17] El objetivo de Pompeyo no consistía en exterminar a los piratas sino en acabar con la piratería: en lugar de matar en masa a sus enemigos, aceptó su rendición y los reinstaló, ofreciéndoles tierras cultivables.[18] El Senado había prometido darle apoyo a Pompeyo durante tres años; la campaña de Pompeyo duró tres meses. A partir de aquel momento, la piratería se mantuvo en un nivel de molestia irritante, y dejó de ser el gran azote que había amenazado las rutas de aprovisionamiento de Roma.

Pompeyo utilizó la guerra contra los piratas como un trampolín para crear un gran territorio bajo control romano en Siria y en Palestina cuya estabilidad no dependía solo de los ejércitos romanos sino también de que los reyes locales reconocieran que una alianza con Roma era la mejor manera de garantizar su propia autoridad.[19] Pompeyo, no obstante, no tenía la intención de hacer de Oriente su dominio personal. La hegemonía de Roma sobre el Mediterráneo oriental fue una consecuencia de las despiadadas guerras civiles que lanzaron a Pompeyo el Grande contra Julio César, a Bruto contra Marco Antonio y Octavio, y a Marco Antonio contra Octavio, el futuro César Augusto. En el año 46 a.C., los partidarios de Pompeyo y los de Cayo Julio

César se enfrentaron en la batalla de Farsalia, al noroeste de Grecia («ellos lo han querido», observaría Julio César contemplando los cadáveres enemigos).[20] Pompeyo huyó a Egipto, donde cayó en una trampa y fue apuñalado hasta la muerte justo cuando llegaba a lo que él imaginaba que sería la seguridad de la costa. El único gran territorio del Mediterráneo oriental que todavía permanecía fuera del control de Roma era Egipto: «una pérdida si lo destruimos, un riesgo si lo anexionamos, un problema para gobernarlo».[21] Julio César, que llegó persiguiendo a Pompeyo dos días después del asesinato de su rival, vio en seguida la oportunidad de hacer llegar la influencia romana a Egipto, por lo que le ofreció su apoyo a la encantadora, inteligente y astuta (aunque probablemente no demasiado hermosa) reina Cleopatra, que se encontraba en plena lucha por el poder con su hermano el rey Ptolomeo XIII. Ya hemos visto antes que Julio César logró su objetivo bombardeando Alejandría, y se le hace responsable de la destrucción de toda la biblioteca, o de parte de ella. Julio César logró acuartelar tropas romanas en Egipto, en teoría para proteger a la todavía independiente reina. Que Julio César conquistara o no Egipto, lo cierto es que Cleopatra le conquistó a él, que tuvo un hijo al que llamó Ptolomeo César, que se dio por sentado que era hijo de César, y que la reina viajó con él a Roma. Ver a un general romano cuyo hijo podría ser un futuro faraón sembró la alarma entre los políticos romanos, puesto que daba a entender que César también podría tener ambiciones monárquicas; la mayor parte de los historiadores, no obstante, sostendrían que «César fue asesinado por lo que era, no por aquello en lo que podría haberse convertido».[22]

Después del asesinato de César en el año 44 a.C., las rivalidades entre los políticos romanos pusieron en peligro la permanencia de Egipto en la esfera de influencia romana. El heredero de César, Octavio, y el amigo de César, Marco Antonio, consu-

maron su venganza sobre los asesinos de César en la batalla de Filippi, cerca de las costas del norte del Egeo en el año 42, pero después, la relación entre ambos se deterioró. Los victoriosos caudillos se nombraron a sí mismo triunviros y se dividieron el mundo romano: Octavio se hizo cargo del oeste, Marco Antonio de Egipto y del este, y Lépido ganó derechos sobre África. No se trataba de fraccionar los dominios de Roma en tres partes, sino de consolidar el nuevo régimen y reorganizar las provincias. Marco Antonio le concedió a Cleopatra varias ciudades fenicias, algunas ciudades en la Cilicia montañosa y toda Chipre (que había sido anexionada en el año 58 a.C.). Cilicia merecía la pena porque hacía mucho tiempo que suministraba madera a Egipto, igual que Fenicia y Chipre. Marco Antonio fue el siguiente romano en caer seducido ante los encantos de Cleopatra, y sus detractores insisten en que se veía a sí mismo como el futuro rey de Egipto. ¿O tal vez deseaba que Alejandría se convirtiera en la nueva capital de un imperio pan-mediterráneo? Después de una campaña contra los armenios, Antonio llevó a cabo un triunfo romano en las calles de Alejandría, un acontecimiento sin precedentes en dicha ciudad.[23] Tras esta celebración, la desconfianza entre Octavio y Antonio se hizo cada vez más evidente, y su lucha por el poder se convirtió en una guerra en toda regla.

Octavio logró su gran victoria en el año 31 a.C., no en Egipto, sino en el noroeste de Grecia, en el mar, en Actium, cerca de las islas Jónicas. La flota de Antonio superaba en número a la de Octavio, y contaba con una buena línea de aprovisionamiento desde Egipto, pero le faltaba la lealtad de aquellos a quienes él creía sus aliados, que empezaron a desertar. Los barcos de Octavio le rodearon, pero Marco Antonio consiguió romper el bloqueo con cuarenta barcos y huyó a Alejandría.[24] Es muy dudoso que este enfrentamiento fuera una gran batalla, pero Octavio era muy consciente de su valor propagandístico.

A un lado Augusto César lleva a Italia al combate, senadores y pueblo con sus Penates y sus grandes dioses. Está en pie sobre lo alto de la popa. Brota doble haz de llamas de sus radiantes sienes y sobre su cabeza resplandece la estrella de su padre.

Y por la otra parte, tenemos al descreído Antonio:

En frente Antonio con sus tropas bárbaras, con la variada traza de sus armas, vencedor de los pueblos de la aurora y orillas del mar Rojo, trae a Egipto consigo y a la fuerza del Oriente, la remota Bactriana, y le sigue, oh, baldón! Su esposa egipcia (*Sequitur, nefas, Aegyptia coniunx*).[25]

Por consiguiente, Actium ha sido celebrada siempre como una de las grandes batallas en la historia del mundo y, gracias a ella, Octavio ganó la fama y la aprobación de las que andaba un poco corto en Italia; su victoria garantizó que el Mediterráneo oriental permaneciera ligado a Roma durante tres siglos, hasta que la fundación de una Nueva Roma en Constantinopla modificara el equilibrio de poder.

Antonio sobrevivió un año en Egipto, hasta que los ejércitos de Octavio invadieron el país por el este y por el oeste; el derrotado Antonio se suicidó, seguido poco tiempo más tarde por el último de los faraones, Cleopatra. Si la reina se envenenó con una serpiente no es más que un detalle anecdótico. Lo que de verdad importa es que Octavio era ahora el señor de Egipto, y que comprendió de inmediato lo que significaba el legado del que se había apoderado. Octavio gobernaría como un faraón, a todos los efectos como si Egipto fuera su posesión personal, y ejerció su mandato a través de virreyes que solo respondían ante él en lugar de responder ante el Senado y el pueblo de Roma que, teóricamente, ejercían la autoridad soberana.[26] Octavio comprendió que el mayor tesoro de Egipto no eran las esmeraldas ni el pórfido, sino las espigas de trigo que crecían junto al Nilo.

La guerra contra la piratería, la adquisición de grandes franjas de territorio en el Mediterráneo oriental y las guerras civiles romanas tuvieron, por lo tanto, unas espectaculares repercusiones políticas y económicas en el Mediterráneo. A partir de

aquel momento, los romanos garantizaron la seguridad marítima desde el estrecho de Gibraltar hasta las costas de Egipto, Siria y Asia Menor. La transformación del Mediterráneo en un lago romano fue completa, y este proceso había llevado 116 años. La primera fase se prolongó desde la caída de Cartago y de Corinto hasta la campaña cilicia del año 66 a.C. La segunda fase, mucho más breve, terminó con la conquista de Egipto por Octavio. Una vez derrotados sus rivales, Octavio se transformó en César Augusto, en el *princeps*, el líder del mundo romano. Su victoria en las guerras civiles suele considerarse el momento de la aparición de un nuevo orden y del nacimiento de la Roma imperial, con la ayuda, además, de poetas e historiadores propagandistas tales como Virgilio, Horacio y Livio. Sin embargo, en la creación de este nuevo orden imperial también tuvo mucho que ver la expansión de la hegemonía romana hasta lugares tan orientales como Egipto. El Mediterráneo se había convertido en el *mare nostrum*, «nuestro mar», pero ese «nuestro» hacía referencia a un concepto de Roma mucho más amplio y que superaba al del Senado y el pueblo de Roma, *Senatus Populusque Romanus*. Los ciudadanos, los libertos, los esclavos y los aliados romanos pululaban por todo el Mediterráneo: comerciantes, soldados y cautivos cruzaban el mar en todos los sentidos llevando consigo una cultura predominantemente helenística, que había penetrado profundamente en Roma (los poetas y dramaturgos como Virgilio, Plauto y Terencio les deben conceptos, contenidos y métrica a los modelos griegos); era una cultura cada vez más imbuida por temas de origen oriental, muy conocidos desde hacía tiempo en las calles de Alejandría y ahora ya también muy habituales en Roma: el culto a Isis, descrito por Apuleyo en su novela bufa *El asno de oro*; el culto al dios de Israel, que había llegado a Roma a través de los mercaderes y cautivos judíos antes incluso que los romanos destruyeran Jerusalén en el año 70 d.C., y en el centro de esta red se hallaba Ro-

ma, una ciudad muy poblada y cosmopolita, y cuyo millón de habitantes necesitaba ser alimentado. La adquisición de Egipto garantizó los suministros de cereales, y con ellos, también la popularidad del gobierno imperial.

III

El comercio de cereales no era solo una fuente de beneficios para los comerciantes de Roma. En el año 5 a.C., César Augusto distribuyó trigo a 320.000 ciudadanos varones, y dejó orgullosa constancia de esta entrega en una gran inscripción pública que conmemoraba sus victorias y sus logros, puesto que ganarse la aceptación de los romanos era igual de importante que vencer batallas en mar y en tierra.[27] Estaba empezando la era de «pan y circo», y muchos emperadores comprendieron muy bien el arte de granjearse el favor del pueblo (de hecho, la distribución de pan horneado no empezó hasta el siglo III d.C., cuando el emperador Aurelio sustituyó el trigo por el pan).[28] A finales del siglo I a.C., Roma ya controlaba algunas de las fuentes de cereales más importantes del Mediterráneo, las que se encontraban en Sicilia, Cerdeña y África y que Pompeyo había puesto tanto empeño en proteger. Es posible que una de las consecuencias fuera la disminución de los cultivos de cereales en el centro de Italia: a finales del siglo II a.C., el tribuno romano Tiberio Graco ya se había lamentado de que Etruria había sido entregada a los grandes terratenientes que le sacaban rentabilidad a los rebaños y no a la tierra.[29] Los suministros de alimentos de Roma ya no tenían que depender de los caprichos de la meteorología italiana, pero controlar Sicilia y Cerdeña desde la distancia no era fácil, como demostraría el conflicto con el comandante rebelde Sexto Pompeyo. Para asegurarse de que los cereales y otros productos llegaban a Roma, se diseñaron otros sistemas de intercambio cada vez más complejos. Augusto transformó la ciudad, y después de la construcción de los grandes palacios sobre la colina Palatina la demanda de produc-

tos de lujo se multiplicó: sedas, perfumes, marfil del océano Índico, bellas esculturas griegas, cristalerías y piezas metálicas cinceladas del Mediterráneo oriental. En el pasado, en el año 129 a.C., el rey de Egipto Ptolomeo VIII había recibido a una delegación romana liderada por Escipión, el conquistador de Cartago; el faraón causó una fuerte impresión en sus huéspedes cuando recibió a los delegados romanos, a los que había invitado a un espléndido festín, vestido de una túnica transparente de seda (probablemente de China) que no solo dejaba ver su musculoso cuerpo, sino también sus genitales. Sin embargo, la austeridad de Escipión ya había pasado de moda entre la nobleza romana.[30] Incluso el austero Catón el Viejo, (m. en 149 a.C.) solía comprar el 2 por 100 de las acciones de las empresas navieras, además de ampliar sus inversiones en una determinada cantidad de viajes, y enviar a su liberto favorito, Quintio, como su representante y agente en estos viajes.[31]

El tráfico marítimo vivió un gran auge durante el período que transcurrió entre la transformación de Delos en puerto franco (168-167 a.C.) y el siglo II d.C. Ya hemos visto antes que después del año 69 a.C. el problema de la piratería disminuyó significativamente y que, a partir de entonces, las travesías fueron más seguras. Resulta interesante que la mayor parte de los barcos de mayor desplazamiento (de más de 250 toneladas) daten de los siglos II y I a.C., mientras que la mayoría de los barcos en todos los períodos desplazaban menos de 75 toneladas. Los buques más grandes, que llevaban a bordo guardias armados, podían defenderse mejor contra los piratas, aunque no fueran tan rápidos como los barcos de menor tamaño. Con el declive de la piratería, se generalizó el uso de barcos más pequeños que podían transportar unas 1.500 ánforas como mucho, mientras que los de mayor tonelaje tenían una capacidad de hasta 6.000 e incluso más y no tuvieron rivales serios en cuanto al tamaño hasta finales de la Edad Media.[32] Solo la uniformidad de los

cargueros ya transmite la sensación de regularidad en el ritmo del comercio: alrededor de la mitad de los barcos transportaban un único tipo de carga, ya fuera vino, aceite o cereales. Los productos a granel se transportaban por todo el Mediterráneo en cantidades que no dejaban de crecer. Las regiones costeras con acceso a algún puerto pudieron especializarse en los productos para los que su tierra cultivable era la más adecuada, y dejar el aprovisionamiento regular de los productos alimenticios de primera necesidad a los mercaderes visitantes. Su seguridad quedaba garantizada por la *pax romana*, la paz romana que siguió a la erradicación de la piratería y a la expansión de la hegemonía romana por todo el Mediterráneo.

El yacimiento del pequeño puerto de Cosa, en un promontorio situado en la costa etrusca, proporciona una impresionante cantidad de documentos que dejan constancia del movimiento de productos por todo el Mediterráneo en esta época. Sus talleres producían miles de ánforas a instancias de una familia noble de los principios de la era imperial, los Sestia, que convirtieron su ciudad en un próspero centro industrial. En un pecio descubierto en GrandCongloué, cerca de Marsella, se han encontrado ánforas de Cosa, y la mayor parte de las 1.200 ánforas recuperadas llevaban grabadas las letras SES, el sello de la familia. Bajo este pecio se han encontrado los restos de otro naufragio, un barco que data de los años 190 o 180 a.C., y que contenía ánforas de Rodas y de otros lugares del Egeo, además de enormes cantidades de vajilla del sur de Italia, un cargamento cuyo destino era el sur de Galia o Hispania. Objetos como estos podían ser llevados a grandes distancias tierra adentro, aunque los productos alimenticios a granel solían ser consumidos en las costas o cerca de ellas debido a la dificultad y al coste que suponía transportarlos hacia el interior, salvo cuando podía hacerse por los ríos. El transporte marítimo o fluvial era mucho

más barato que el terrestre, un problema al que, como veremos más adelante, incluso Roma, una ciudad a tan poca distancia del mar, se vio obligada a enfrentarse.[33]

Los cereales eran el producto alimenticio básico, en especial el *triticum durum*, el trigo duro de Sicilia, Cerdeña, África y Egipto (los trigos duros son más secos que el trigo blando y, por lo tanto, se conservan mejor), aunque los auténticos sibaritas preferían el *siligo*, una variedad de trigo blando relacionada con el trigo candeal.[34] Una dieta basada en el pan solo llenaba el estómago, y un *companaticum* («algo con pan») a base de queso, pescado o verduras ampliaba la dieta. Las verduras, a menos que estuvieran encurtidas, no se podían transportar bien, pero el queso, el aceite y el vino encontraban mercados por todo el Mediterráneo, mientras que el transporte marítimo de carnes curadas estaba reservado sobre todo al ejército romano.[35] El *garum*, una pestilente salsa elaborada con las tripas del pescado, era cada vez más popular, y se vertía en ánforas y se comercializaba por todo el Mediterráneo. Unas excavaciones en Barcelona, cerca de la catedral, han dejado al descubierto una factoría de *garum* de un tamaño bastante importante situada entre los edificios de una ciudad de la época imperial de mediano tamaño.[36] Con vientos favorables, se tardaba unos diez días en llegar a Alejandría desde Roma, una distancia de unas mil millas náuticas;[*] con tiempo desfavorable, la travesía de regreso podía llevar hasta seis veces más, aunque los armadores y transportistas solían confiar en poder hacerla en unas tres semanas. Se recomendaba no navegar entre mediados de noviembre y primeros de marzo, y se consideraba bastante peligroso salir al mar entre mediados de septiembre y mediados de noviembre, y desde marzo hasta el final de mayo. Esta «temporada baja» se observó en cierto grado hasta la Edad Media.[37]

Pablo de Tarso, en el libro de los Hechos de los Apóstoles, ofrece una crónica muy realista de un viaje realizado en invierno que resultó muy problemático. Pablo, prisionero de los romanos, fue embarcado en un carguero alejandrino que transportaba trigo y que zarpó de Myra, en la costa sur de Anatolia, con destino a Italia, pero la temporada de navegación estaba ya muy avanzada y los vientos desfavorables retrasaron al barco, y para cuando llegaron a Creta el mar estaba muy peligroso. En lugar de pasar el invierno en Creta, el capitán cometió la temeridad de aventurarse en las tormentosas aguas que zarandearon el barco durante dos espantosas semanas. Los marineros «comenzaron a aligerar el barco tirando el trigo al mar» y la tripulación logró llevar el barco hasta la isla de Malta donde encalló en una playa y la nave se rompió. Pablo afirma que los viajeros fueron bien tratados por los «bárbaros» que habitaban la isla: nadie murió, pero Pablo y todos los demás quedaron inmovilizados en Malta tres meses. Aunque la tradición histórica maltesa supone que Pablo aprovechó este tiempo para predicar y convertir a los isleños, lo cierto es que Pablo describió a los malteses como un pueblo crédulo y primitivo: curó al padre enfermo del gobernador y los nativos creyeron que era un dios. Una vez mejoradas las condiciones del mar, otro barco de Alejandría que estaba hibernando en la isla se llevó a todos los náufragos; Pablo pudo llegar entonces hasta Siracusa, de allí a Reggio, en el extremo sur de Italia y, a un día de distancia de Reggio, al puerto de Puteoli, en la bahía de Nápoles, con toda probabilidad, el puerto de destino del primer carguero en el que se había embarcado; desde allí, se dirigió a Roma (y, según la historia cristiana, a su decapitación).[38]

No deja de ser sorprendente que el gobierno romano no creara una flota mercante estatal similar a las flotas de la república veneciana medieval; la mayor parte de los armadores que llevaban los cereales hasta Roma eran comerciantes privados,

aun cuando los cereales que transportaban procedieran de las propiedades personales del emperador en Egipto y en otros lugares.[39] Alrededor del año 200 d.C., los cargueros de cereales tenían un desplazamiento medio de entre 340 y 400 toneladas, lo que les permitía cargar 50.000 modios, o medidas de grano (1 tonelada equivale a unos 150 modios); unos pocos barcos alcanzaban las mil toneladas pero, como ya hemos visto, una gran cantidad de barcos de menor tamaño surcaban también las aguas mediterráneas. Roma necesitaba probablemente unos 40 millones de medidas cada año, así que entre la primavera y el otoño unos 800 cargamentos marítimos de tamaño medio necesitaban llegar a Roma. En el siglo I d.C., Josefo afirmaba que África suministraba el trigo suficiente para ocho meses al año, y Egipto, para cuatro meses.[40] Todo ello era más que suficiente para cubrir los 12 millones de medidas que se necesitaban para la distribución gratuita de trigo a los 200.000 ciudadanos varones romanos.[41] El centro del norte de África aprovisionaba a Roma desde la segunda guerra púnica, y el breve y rápido viaje hasta Italia era intrínsecamente más seguro que la larga travesía desde Alejandría.[42]

Un gran cantidad de comerciantes viajaban entre las ciudades exportadoras de cereales del norte de África y Ostia, donde se reunían alrededor del pórtico ahora conocido con el nombre de Piazzale delle Corporazioni.[43] La desecación y la erosión no habían estropeado todavía el suelo cultivable africano, muy beneficiado por el ciclo de lluvias de invierno seguidas de secos veranos.[44] Incluso el propio emperador vio excelentes oportunidades en África: Nerón confiscó las propiedades de seis de los mayores terratenientes, y Plinio el Viejo le atribuye la adquisición de la mitad de la provincia de África (aproximadamente, la mitad del moderno Túnez),[45] una próspera región que, hasta aquel momento, había aprovisionado sobre todo a sus propias ciudades, en especial a Cartago, y que fue transformada en una

región que aprovisionaba a regiones mucho más extensas del Mediterráneo central, sobre todo a Roma e Italia. No solo las tierras bajo hegemonía romana, sino además los territorios autónomos de los reyes mauretanos fueron incorporados a esta red, y así, también otros artículos africanos llegaban hasta Roma: higos (Catón el Viejo afirmaba que llegaban en tres días), trufas y granadas para las mesas de los romanos más ricos, y leones y leopardos para los anfiteatros romanos.[46] A partir del siglo II d.C., la producción italiana se contrajo y ya no bastaba para alimentar a la población italiana, y menos aún, a la del resto del imperio, motivo por el cual, los emperadores alentaron entonces a los campesinos africanos a ocupar tierras marginales. Los funcionarios de Adriano en el norte de África escribieron: «Nuestro César, en su inagotable celo por las necesidades humanas, sobre las que ejerce una vigilancia constante, ha ordenado que sean cultivadas todas las partes de tierra que convengan a las aceitunas y a las viñas, y también a los cereales».[47] Se construyeron presas y sistemas de irrigación para capturar y distribuir las lluvias invernales, un sistema que permaneció en uso hasta el siglo XI, cuando las invasiones árabes provocaron su desintegración, y la economía agrícola diversificada y la industria alfarera prosperaron: la exportación a ultramar de la cerámica africana de *terra sigillata* constituye una prueba significativa de la existencia de patrones de comercio en los últimos tiempos del Imperio Romano.[48] La intensificación y la comercialización de la agricultura africana fueron, por lo tanto, el resultado de iniciativas romanas. El Mediterráneo se había convertido en una zona de intercambio bien integrada, al mismo tiempo que el poder y la influencia de Roma se expandían hasta todos los rincones del mar.

Desde la perspectiva del fisco imperial, los cereales egipcios tenían varias ventajas sobre los africanos. Los cereales egipcios no se exportaban solo a Roma, puesto que Egipto seguía apro-

visionando a grandes regiones del Mediterráneo oriental y del Egeo. Alejandría era una fuente que se consideraba muy fiable, cuya producción estaba garantizada por las crecidas anuales del Nilo, mientras que el suministro de cereales procedentes de lo que ahora son Marruecos, Argelia, Túnez y Libia era fluctuante, y los cereales debían obtenerse de una gran variedad de centros.[49] Más importante aún, las reservas de cereales del Imperio Romano no dependían de una única y frágil fuente en una época en la que la hambruna podía abatirse a veces sobre tierras fértiles como por ejemplo las de Sicilia; incluso en Egipto llegaron a darse esporádicas y terribles hambrunas.[50] Al tener acceso a los suministros procedentes de todo el Mediterráneo, estas escaseces se convirtieron en un problema menor. Roma estaba alimentada, y los emperadores celebraban en sus monedas la distribución de trigo. Entre los años 64 y 66 d.C., Nerón aludió directamente al aprovisionamiento de cereales en unas monedas de bronce de una elegancia excepcional (lo mínimo que se podía esperar de este autoproclamado árbitro de la elegancia) en las que Ceres sostiene unas espigas de trigo y mira de frente a otra figura, Annona («cosecha»), que sostiene una cornucopia; en el centro, se ve un altar en el que se ha colocado una medida de grano, y en segundo plano puede verse la popa de un barco de transporte de cereales.[51]

IV

Una vez que el trigo, el aceite y el vino llegaban a Italia tenían que ser transportados por algún medio hasta Roma, a dieciséis kilómetros del mar, en una situación geográfica poco favorable debido al sinuoso recorrido del río Tíber y a la falta de muelles adecuados en la ciudad. En la época de Augusto se adoptó la solución de hacer llegar los cereales, en primer lugar, a la bahía de Nápoles, que tenía un gran puerto bien protegido en Puteoli, en la actualidad, el barrio periférico napolitano de Pozzuoli. Desde allí, los cereales se cargaban en barcos más pe-

queños que los llevaban hasta el Tíber siguiendo la costa de Campania y del Lacio, puesto que entre Cosa, en Etruria, y Gaeta, en la frontera entre el Lacio y Campania, no había puertos seguros. En consecuencia, Nerón (m. en el 68 d.C.) planeó la construcción de un gran canal que uniera el puerto de Ostia a la bahía de Nápoles y cuya anchura fuera suficiente para permitir el paso de dos quinquerremes; gracias a dicho canal se podrían evitar las lentas y a veces peligrosas travesías a lo largo de la costa italiana. Tras el fracaso del colosal proyecto de Nerón, los emperadores impulsaron la ampliación de los puertos en la desembocadura del Tíber, sobre todo el de Ostia, cuyos numerosos restos dan fe de sus lazos comerciales con África, Galia y Oriente: trataremos más ampliamente de Ostia más adelante.

Puteoli recibía por adelantado las noticias de la llegada de las flotas cerealeras:

> Hoy, de pronto, han aparecido ante nosotros las naves de Alejandría, que, enviadas por delante, suelen anunciar la llegada del grupo que ha de seguir: las llaman naves correo. Su aspecto es grato a [las gentes de la] Campania; toda la gente de Puteolos se encuentra en los muelles, y por la misma clase de sus velas se conoce a las naves de Alejandría aunque [estén] entre una multitud de naves…[52]

Si algo así era posible, se debía a que la flota cerealera alejandrina utilizaba un tipo de vela reservado solo para sus barcos, «pues solo a ellas se les permite desplegar el mastelero, que todas las naves llevan en alta mar». El emperador Cayo Calígula (m. 41 d.C.) se sentía tan orgulloso de la flota de Alejandría que tenía su puerto de amarre en Puteoli, que convenció al príncipe judío Herodes Agripa de que, en lugar de regresar a Judea pasando por Bríndisi, Grecia y Siria, lo hiciera embarcándose en Puteoli: los capitanes alejandrinos tenían la fama de conducir sus barcos como si fueran aurigas y, pocos días después de zarpar de Puteoli, Herodes Agripa ya había llegado a Egipto.[53] Puteoli alcanzó notoriedad gracias a su cemento, que contenía ce-

nizas volcánicas y se utilizaba en la preparación del hormigón de toda Italia. Más importante aún, este cemento se empleó en los espigones y muelles que se construyeron para dar cabida a los barcos de mayor tamaño.[54] Cuando Egipto cayó en manos de los romanos Puteoli ya era un centro de comercio de productos de lujo tales como el mármol griego o el papiro y cristal egipcios. Los comerciantes de Puteoli también ejercían su actividad en Delos, donde vivía un contingente de dinámicos comerciantes del sur de Italia. La conexión delia hizo llegar a Italia una gran cantidad de esclavos a través de Puteoli. Igual que la ciudad de Roma, Puteoli albergaba una población muy heterogénea que incluía también pequeñas colonias de mercaderes fenicios de Tiro, de nabateos procedentes de los territorios del desierto más allá de Palestina y de egipcios que introdujeron el culto a Serapis.[55] Los fenicios, que en el pasado habían sido una gran fuerza en Puteoli, en el año 174 d.C. habían perdido su influencia, y escribieron a los padres de la ciudad en Tiro pidiéndoles ayuda para sufragar el elevado alquiler que tenían que pagar por sus oficinas y almacenes que, dijeron, superaban en grandeza a los de las otras naciones:

> En los días del pasado, los tirios que vivían en Puteoli eran responsables de su mantenimiento, y eran muchos y ricos. Pero ahora, hemos quedado reducidos a unos pocos, y debido a los gastos que tenemos que afrontar para ofrecer sacrificios y venerar a nuestros dioses nacionales que tienen sus templos aquí, no disponemos de los recursos necesarios para pagar el alquiler de la estación, una suma de 100.000 denarios anuales.[56]

Los mercaderes «que comercian en Alejandría, Asia y Siria» también erigieron un templo consagrado a Júpiter, a Juno y a Minerva,[57] y las familias más ricas de la ciudad financiaron la construcción de elegantes edificios públicos. Puteoli podría ser la ciudad campana sin nombre en la que Petronio, un cortesano de Nerón, situó su escandalosa novela, *El satiricón*. Uno de los personajes principales, Trimalción, es un esclavo liberto que tras haber hecho una fortuna en el mar, la ha perdido («Nep-

tuno devoró 30 millones de sestercios en un solo día»), vuelve a empezar de la nada, y que ahora se ha retirado con un patrimonio valorado en millones de sestercios.[58]

Tanto si existieron realmente libertos que prosperaron hasta el punto que lo hizo el ficticio Trimalción como si no, lo cierto es que han llegado hasta nosotros pruebas claras de que los libertos desempeñaron un importante papel en la vida empresarial del puerto. Una extraordinaria serie de tablillas de cera descubierta en Pompeya atestigua los asuntos económicos de los Sulpicios, banqueros de Puteoli; han llegado hasta nosotros 127 documentos, la mayor parte de ellos de entre los años 35 y 55 d.C.[59] Uno de los documentos es un préstamo de mil denarios que el esclavo Primus, agente del comerciante Publio Atio Severo, le hace a Menelao, un griego libre de Caria, en Asia Menor. El nombre de Severo también aparece en un lugar completamente diferente, grabado en unas ánforas que contenían salsa de pescado procedente de la península ibérica y que eran transportadas hacia Roma. Menelao era propietario de su propio barco de carga, y se cree que el préstamo podría haber sido un adelanto del pago por el transporte de una carga de *garum* enviada desde Puteoli a Roma.[60] Todo ello parece señalar el tipo de vínculos comerciales que mantenía Puteoli con todo el mundo mediterráneo: era el hogar de un transportista griego que mantenía relaciones comerciales con un rico empresario romano que comerciaba con salsa de pescado española. La presencia de un esclavo que actúa como el hombre de confianza y apoderado de Severo a tanta distancia de la sede de su empresa, en Roma, dista mucho de ser un hecho excepcional. Ya en los tiempos del apogeo del poder de Atenas, los banqueros griegos conocían muy bien algunas de las técnicas bancarias adoptadas en Puteoli. Lo que constituye una novedad es que este tipo de operaciones abarcaban ahora todo el Mediterráneo, puesto que se extendían desde las factorías de *garum* en España y llegaban

hasta Egipto. Dar crédito no significaba solo adelantar dinero en metálico o en especies: la palabra «crédito» (que en latín significa «él cree») transmite una sensación de confianza. La cooperación y la confianza eran más fáciles y más eficaces en la era de la paz romana.

Lo que realmente hizo la fortuna de Puteoli fueron los cereales; se ha calculado que, más o menos en esa época, cada año pasaban por la ciudad cien mil toneladas.[61] La gestión del transporte de cereales generaba una multitud de tareas que realizaban los esclavos y los obreros asalariados: tanto si los cereales se transportaban en sacos como si se hacía en contenedores, tenían que ser descargados en el puerto italiano de entrada y estibados en barcos más pequeños o en barcazas para su traslado hasta Roma. Los cereales eran sometidos a un control de calidad y, por supuesto, gravados con el impuesto pertinente. El trigo y los cereales debían ser depositados en los puertos o en la propia Roma, una operación que no resultaba sencilla, puesto que debían ser protegidos de diversos peligros tales como el moho, los insectos o los ratones, lo que significaba que necesitaban ventilarse y mantenerse a la temperatura correcta.[62] Los comerciantes de cereales tenían que alquilar almacenes en los tinglados, algunos de los cuales eran enormes: el Horrea Galbana en Roma ofrecía más de ciento cuarenta almacenes en la planta baja, y el Grandi Horrea, en la costa de Ostia, sesenta, también en la planta baja.[63] Por otra parte, Puteoli gozaba de una excelente situación para aquellos que buscaban un mercado para los productos de lujo orientales tales como las mercancías que llegaban de la India a través de Alejandría, puesto que el puerto napolitano daba acceso a las residencias de verano de la aristocracia senatorial en Bayas, Herculano y Estabia; Puteoli estaba cerca de Nápoles, una ciudad todavía próspera, y de las ciudades satélite de Nápoles, por ejemplo Pompeya.

Ostia, en la desembocadura del río Tíber, fue poco a poco tomando la delantera y sustituiría a Puteoli como el principal puerto de amarre de los barcos que transportaban mercancías con destino a Roma. Aunque sus orígenes se remontan al siglo v a.C. cuando Roma y Veyes rivalizaban por el control de las salinas en la desembocadura del Tíber, durante mucho tiempo, Ostia no fue más que una rada en un estuario. En los reinados de Augusto y de Tiberio se planificaron programas de construcción, pero hasta el ascenso de Claudio al trono imperial no se haría un auténtico esfuerzo para dotar a Roma de instalaciones portuarias cercanas: en el año 42 d.C. se inició la construcción de un nuevo puerto a tres kilómetros y medio del río Tíber al que se le dio el sencillo nombre de Portus. No se trataba de que el nuevo puerto rivalizara con el de Puteoli, sino más bien de garantizar la seguridad del acceso de los cereales de Roma. Por desgracia, los rompeolas y muelles de Claudio demostraron ser poco adecuados: en el año 62 d.C. una repentina tempestad envió a pique a los barcos fondeados en el interior del puerto. Menos de un siglo más tarde, el emperador Trajano reformó el Portus de Ostia y construyó en el interior del puerto de Claudio un espectacular puerto hexagonal más seguro. Durante el reinado de Adriano, el sucesor de Trajano, se rehabilitaron amplias zonas que contenían tinglados, almacenes y comercios. Ostia se convirtió en una ciudad llena de edificios de ladrillo de varios pisos, lo que le dio una atmósfera, en cierto modo, de clase media que se mantuvo hasta el siglo iv, y muchos de los inmigrantes más pobres que desembarcaron en sus muelles pusieron rumbo a los suburbios de Roma en lugar de quedarse en Ostia.[64]

V

Después del ascenso al poder de Octavio, todas las costas y todas las islas del Mediterráneo quedaron bajo hegemonía romana o en el interior de su esfera de influencia: era, sin lugar

dudas, el *mare nostrum*.[65] La victoria de Octavio dio entrada a un extraordinario período de más de doscientos años de paz en todo el Mediterráneo. Por supuesto, hubieron estallidos esporádicos de piratería, por ejemplo, por parte de los mauretanos en el extremo más occidental del norte de África, una región sobre la que los romanos ejercían un control relativamente laxo: en los años 171 y 172 d.C., los piratas moriscos asaltaron España y África, y el emperador Marco Aurelio amplió la flota romana a fin de enfrentarse a esta amenaza. Sin embargo, cuando las flotas romanas hacían la guerra, solían hacerlo lejos del Mediterráneo, porque los romanos tenían flotas en lugares tan lejanos como Britania, y también en el Rin y en el Danubio, donde mantenían bajo control a los agresores germánicos. Ni siquiera la inestabilidad en el corazón del imperio pudo destruir la paz en el Mediterráneo. Durante el tumultuoso «año de los cuatro emperadores» que siguió al suicidio de Nerón, en 68 y 69 d.C., el emperador Otón reclutó miles de marineros para defenderse de su rival Vitelio, que al final acabaría substituyéndole. Otón contó con el apoyo de dos flotas italianas con base en Miseno, muy cerca de Puteoli, y en Rávena. El vencedor final en el año 69, Vespasiano, también utilizó la fuerza naval, pero de forma diferente: desde su cuartel general en Egipto, primero paralizó el tráfico de cereales en dirección a Roma y después, según se iba acercando a la ciudad, mostró su generosidad liberando las provisiones de alimentos y entregándoselas al pueblo de Roma, socavando así decisivamente el apoyo a Vitelio.[66] Más tarde, los emperadores utilizarían las flotas para satisfacer las necesidades del transporte de tropas a (por ejemplo) África, para aplastar las revueltas regionales. Trajano envió flotas a Cirenaica, Egipto y Siria para aplastar una gran rebelión judía en los años 115 y 116.[67] En ocasiones, se esperaba que los marineros, una vez llegados a destino, combatieran en tierra, y lo cierto es que las grandes batallas navales similares a las que se libraron durante

las guerras púnicas eran leyendas que pertenecían al mundo literario, y no una experiencia que los marineros pudieran esperar vivir.

Es natural que la armada romana haya recibido mucha menos atención que la flotas griegas y que ese implacable brazo del Estado que era el ejército romano. Se ha dado por supuesto que la armada, en la era de la *pax romana*, tenía una función secundaria. El servicio en la armada no estaba tan bien considerado como el servicio militar en el ejército. En el siglo II, un legionario que se trasladó por voluntad propia a la armada fue castigado por comportamiento inaceptable.[68] Aun así, para muchos soldados, servir en la armada era una cuestión de orgullo. Un papiro egipcio de principios del siglo II d.C. deja constancia de la aflicción de un cierto Sempronio tras enterarse de que su hijo Cayo, que debía incorporarse a la marina, había sido convencido de no hacerlo: «asegúrate de que no te convenzan de ello, o sino, ya no serás mi hijo … será mejor que te incorpores a un cuerpo excelente».[69] Ahora bien, el reclutamiento de marineros en la armada tenía importante consecuencias sociales. Los marineros del Mediterráneo procedían de todos los rincones del mundo romano, en la armada servían incluso hombres de regiones interiores tales como Panonia (en la cuenca del Danubio); asimismo servían en este cuerpo un gran número de griegos, algo previsible, y de egipcios, no solo griegos residentes en Egipto, sino también egipcios de ascendencia egipcia. Todos ellos llevaron consigo a sus dioses, por lo que el culto a Serapis estaba muy extendido entre los marineros, egipcios o no, de la armada romana: «Serapis es grande en el mar, y guía por igual a los mercaderes y la guerra».[70] La mezcla de dioses era muy habitual en el mundo romano, aunque también se sintieran presiones en dirección opuesta. Al entrar a servir en un cuerpo donde el latín era la lengua del mando, los reclutas intentaban latinizarse y romanizarse adoptando nombres latinos:

> De Apión a Epímaco, su padre y señor, muchos saludos. Ante todo, deseo que estés bien de salud y que, sin dejar de prosperar, seas feliz, junto a mi hermana, su hija y mi hermano. Doy gracias al dios Serapis porque, cuando estuve en gran peligro en el mar, él me salvó […] Te envío un pequeño retrato mío por medio de Eukremón. Mi nombre es ahora Antonio Máximo.[71]

Unos años más tarde, Apión se había casado y tenido tres hijos, y les había dado a dos de ellos un nombre latino, y al tercero, un nombre griego; a «Antonio Máximo» ya le interesaba menos Serapis, porque rezaba ante «los dioses de allí» a quienes pedía por el bienestar de su hermana.[72]

La armada romana gozaba de un prestigio menor porque ejercía unas funciones más policiales que militares. Su existencia garantizaba la seguridad de las rutas marítimas civiles, aun cuando los buques de guerra no escoltaran a los convoyes de mercantes, en parte, porque la flota comercial la gestionaban empresarios privados, y en parte, porque las ocasiones en las que se necesitaba esta escolta eran muy escasas. La simple presencia de la flota en Miseno, cerca de Nápoles, en Rávena, y en determinadas ciudades costeras, como por ejemplo Forum Iulii (Fréjus) en Provenza, bastaba para garantizar la seguridad. Cartago fue reconstruida en el año 29 a.C. como un centro de comercio y delegación del gobierno conocido formalmente con el nombre de Colonia Iulia Concordia Cartago, y aunque se había convertido en la principal ciudad romana en el norte de África (después de Alejandría), la flota no utilizaba su puerto.[73] No obstante, sí que había una presencia romana en Cesárea (Cherchell), algo más al oeste, porque más allá de esta ciudad se encontraba la región de Mauretania que de vez en cuando creaba conflictos.[74] Esto es lo que la *pax romana* significaba para el Mediterráneo: se trataba más de una presencia benigna que de un proceso activo de erradicación de enemigos para imponer la paz de los vencedores; «a robar, asesinar y asaltar llaman con falso nombre imperio, y paz al sembrar la desolación», observaría irónicamente Tácito refiriéndose a los ejércitos romanos en

el norte de Europa. Los romanos, al menos hasta mediados del siglo III, eran lo bastante conscientes de la necesidad de mantener la flota en buen estado. Los barcos eran los tradicionales cuatrirremes y quinquerremes de finales del mundo clásico; hasta la época bizantina no existen pruebas que demuestren innovaciones significativas en el diseño de barcos, de modo que las flotas se enfrentaban a los mismos problemas que siempre habían tenido los barcos con bordas bajas, en general de apenas cuatro metros sobre el agua: la incapacidad de soportar el oleaje o de navegar en invierno.[75] La flota estaba también a disposición de los funcionarios imperiales cuando necesitaban un transporte a otros puntos del imperio, pero (a diferencia de los barcos medievales) estas galeras no se desdoblaban en barcos comerciales, en parte debido a su diseño, y en parte porque el emperador no deseaba convertirse en un mero comerciante.

La idea de convertir Miseno y Rávena en los principales centros de mando se remonta a la época de Augusto.[76] Miseno era el centro de control y de distribución de las operaciones en el Mediterráneo occidental, pero su competencia se extendía mucho más hacia el este. Los cargamentos de cereales procedentes de Egipto llegaban al cercano puerto de Puteoli, y, por lo tanto, Miseno controlaba los movimientos que se producían a lo largo de esta ruta marítima. Detrás de Miseno había un lago interior que fue dragado y conectado a la costa, y así, la flota pudo disponer de un puerto interior seguro alrededor del cual se alineaban las villas de los romanos más ricos; Tiberio, por ejemplo, pasó parte de sus últimos días en aquel lugar.[77] Por otra parte, desde Rávena salían flotas con la misión de vigilar la costa dálmata, el tradicional refugio de piratas y bandoleros, y el Egeo, también incorporado a la esfera de influencia de Rávena. Esta estaba rodeada de lagunas (la costa actual se encuentra a varios kilómetros de distancia de la línea costera de la época antigua), y no era el mejor lugar donde fondear o amarrar un bar-

co, motivo por el cual el puerto se construyó a tres kilómetros y medio de distancia, en un lugar llamado Classis, es decir, «flota», y también un canal unía Classis a Rávena. Classis conservó su importancia durante mucho tiempo, y los mosaicos de Rávena del siglo VI reproducen una imagen de este puerto; todo lo que queda de la gloria de Classis es la iglesia de San Apolinar en Classe, incrustada de mosaicos y construida en el siglo VI.[78] La capacidad de los romanos de mantener una atenta vigilancia sobre el Mediterráneo, sobre todo desde los puestos de mando del mar Tirreno y del norte del Adriático, era realmente impresionante.

Tal vez algún comerciante del siglo II se preguntara si había algo que pudiera hacer añicos la unidad del Mediterráneo. Era una unidad política, bajo la hegemonía de Roma; era una unidad económica que permitía a los comerciantes cruzar el Mediterráneo en todos los sentidos sin encontrar obstáculos que se lo impidieran; era una unidad cultural, dominada por la cultura helenística, tanto si se expresaba en griego como en latín; y era, en muchos aspectos, una unidad religiosa, o una unidad en la diversidad, puesto que los pueblos del Mediterráneo compartían sus dioses, salvo si eran judíos o cristianos. El gobierno único sobre el *mare nostrum* garantizaba la libertad de movimientos, y dio lugar a una mezcla cultural en el Mediterráneo a una escala nunca vista ni antes ni después.

Capítulo 9
ANTIGUAS Y NUEVAS FES, 1-450

I

Igual que ocurría en cualquier ciudad portuaria del mundo romano, la población de Ostia era muy heterogénea. En el año 1961, en el transcurso de las obras de construcción de una carretera que debía unir Roma a su nueva puerta de acceso al resto del mundo, el aeropuerto de Fiumicino, tuvo lugar un extraordinario descubrimiento en las afueras de Ostia: la sinagoga de Ostia, la estructura de sinagoga más antigua que ha sobrevivido en Europa. La parte más antigua data del siglo I d.C., pero el edificio fue restaurado, o reconstruido en parte, en el siglo IV, y se utilizó de forma ininterrumpida para el culto judío durante al menos 300 años. Una inscripción del siglo II conmemora la construcción, financiada por un tal Mindis Faustos, del arca en la que se conservaban los rollos de la ley; la inscripción está escrita en griego en su mayor parte, y tiene también algunas palabras en latín, puesto que los judíos de Roma, que mantenían vínculos con el este, seguían utilizando el griego como su lengua vehicular. El edificio y sus anexos tienen una superficie de 856 metros cuadrados, y todo apunta a que se trataba de la sinagoga principal de una próspera comunidad de cientos de judíos. Al llegar el siglo IV, el complejo era más que una sinagoga, tenía un horno, posiblemente para cocer el pan ázimo de la Pascua, y una sala para los baños rituales. También tenía estancias laterales que, probablemente, se utilizaban para la enseñanza y las reuniones del consejo y del tribunal rabínicos. Un arquitrabe esculpido tenía grabadas imágenes que representaban el gran candelabro que había estado en el templo de Jerusalén, el cuerno de carnero que se hacía sonar el día de Año Nuevo, y los símbolos de la celebración de Tabernáculos, el limón y la rama de palma adornada.[1] El judaísmo tampoco era el único culto que tenía muchos seguidores en Ostia. Un pequeño templo

de ladrillo descubierto en otro punto de la ciudad ha sido identificado como un santuario consagrado a Serapis; en el interior del recinto de este santuario había un patio embaldosado con un mosaico en blanco y negro que representaba escenas del Nilo, y muchas de las inscripciones hacen referencia al culto de Isis; había varios santuarios dedicados a Mitra, una divinidad muy venerada en el ejército romano; y se decía que los adoradores varones de la diosa-madre Cibeles, a la que también se rendía culto en Ostia, se castraban a sí mismos durante sus exaltados éxtasis.[2]

Los antiguos sistemas de creencias, transportados por las rutas comerciales desde Judea o el Nilo, se trasplantaron a Italia y a otros territorios, y se vieron modificados por su contacto con la cultura helenística del Mediterráneo oriental. En ocasiones, algunos personajes viajaron por todo el Mediterráneo llevando consigo una nueva fe, en lugar de una antigua. Ya hemos encontrado a Pablo de Tarso en el transcurso de su viaje a Roma, ciudad en la que nació un linaje sucesorio que atribuía sus orígenes a otro viajero del este, Simón Pedro, el correligionario de Pablo. Este, en sus viajes por Siria, Asia Menor, Grecia e Italia, había predicado que un hombre a quien sus seguidores habían aclamado como el Mesías judío era, en realidad, la encarnación de Dios. Pablo acababa de plantar las semillas cuya lenta germinación daría nacimiento a una gran revolución religiosa en el Mediterráneo.

II

Las dos indiscutibles transformaciones que sufrió el Mediterráneo a finales del período romano fueron las invasiones germánicas y la adopción del cristianismo como la religión oficial de los emperadores romanos. La cristianización tuvo lugar poco a poco y enfrentada a la enérgica oposición de paganos y judíos. Los cultos orientales se difundieron sin dificultades por el Mediterráneo, ahora bien, ni el judaísmo ni el cristianismo po-

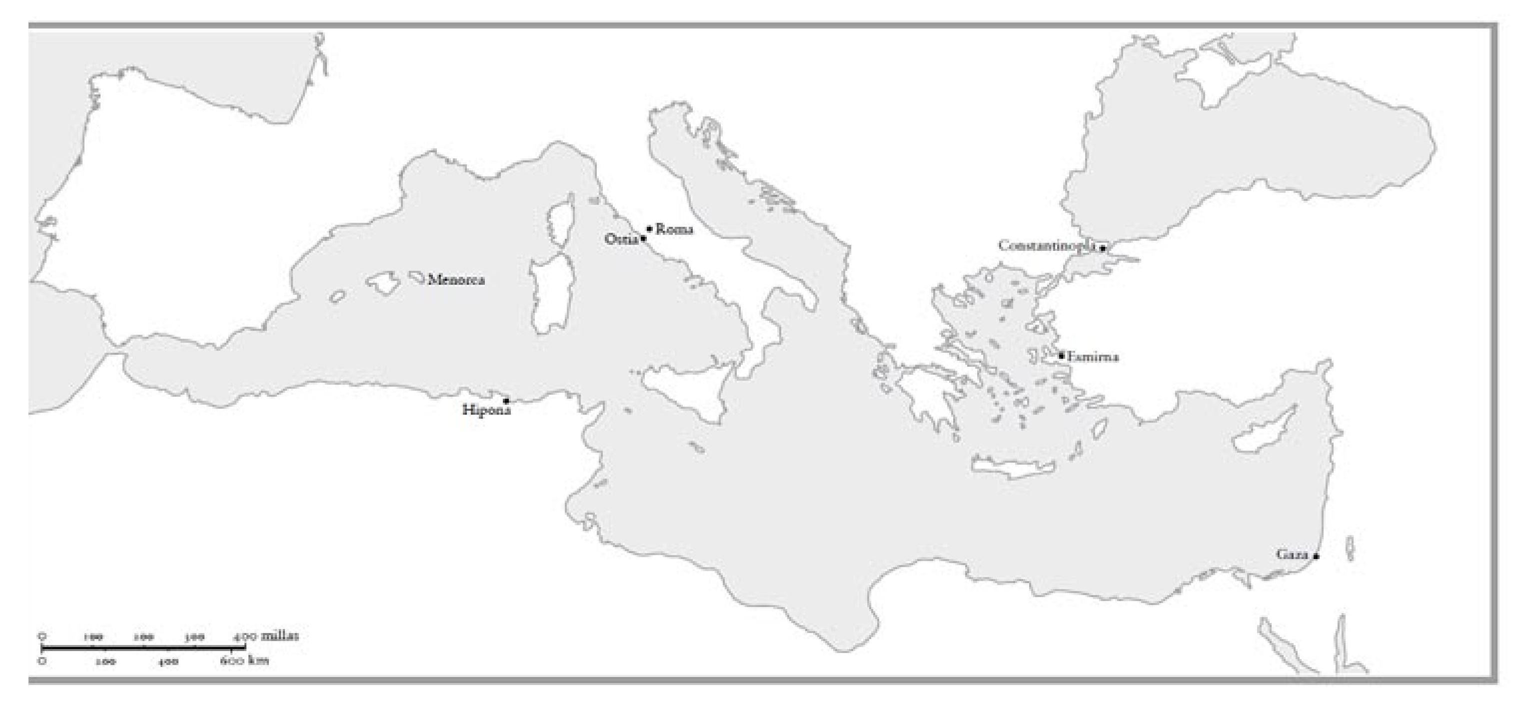
dían compararse a los cultos paganos, algo que entendieron muy bien los romanos. Los judíos y los cristianos rechazaban de plano la existencia de las divinidades paganas y se negaban a ofrecer sacrificios al emperador divinizado, y por este motivo se les consideraba «ateos»; sin embargo, los romanos, a medida que aumentaba su poder en el Mediterráneo oriental, pusieron gran cuidado en hacer una excepción con los judíos; los judíos estaban dispuestos a ofrecer sacrificios a su único dios en honor del emperador, y se daba por sentado, por lo tanto, que tenían un modo muy excéntrico de certificar su lealtad. Al resto de los súbditos romanos se les exigía que realizaran el sacrifico al emperador divinizado, y la negativa de los cristianos a hacerlo los situó al margen de la ley y los dejó expuestos al peligro de tener que enfrentarse a una muerte violenta en el anfiteatro. San Pablo y sus sucesores, al predicar con energía la palabra de Cristo más allá de la comunidad judía, habían creado una comunidad de cristianos que crecía sin cesar y a quienes los romanos ya no podían clasificar como una rama del pueblo judío. Los cristianos tampoco observaban los rituales judíos: la circuncisión tenía que ser del espíritu y no del cuerpo, y entendían que evitar la carne de cerdo significaba no comportarse como un cerdo. El propio hecho de la persecución fortalecía la resolución de los cristianos, que veneraban como mártires a los ejecutados por los romanos y, rechazando el concepto de que los huesos de los muertos eran algo sucio, crearon el culto a los restos de los mártires. En opinión de algunos entusiastas, incluso su sufrimiento era una ilusión, puesto que Cristo les anestesiaba contra el dolor producido por las garras de los leones; otros, en cambio, gozaban del dolor y del sufrimiento, que eran la prueba de que se habían ganado la piedad de Cristo y la recompensa de la vida eterna.[3]

Aunque, en general, a los judíos se les garantizaba poder practicar su religión, la política romana no era coherente. El emperador Tiberio ya había desterrado a cuatro mil judíos romanos a Cerdeña, la tradicional tierra de destierro, en castigo por un fraude cometido en Roma por cuatro estafadores que afirmaban estar recaudando dinero para el templo de Jerusalén. Una de las estafadas era la esposa de un senador que sentía simpatía por el judaísmo (algo frecuente). Claudio, por su parte, aceptó restituirles a los judíos de Alejandría los derechos civiles que habían perdido durante el reinado del desquiciado emperador Cayo Calígula, pero no existe ninguna prueba de que las comunidades judías de la diáspora se unieran en contra de los poderes fácticos; los disturbios que estallaron en las calles de Alejandría fueron consecuencia de la antigua enemistad entre griegos y judíos, y no de las políticas del gobierno, que los griegos creían demasiado favorables a los judíos. No obstante, la presión sobre los judíos en Palestina resultaría en la dispersión de los judíos, voluntaria y forzada por igual, por todo el Mediterráneo. Vista a través del prisma de la historia del Mediterráneo, la importancia de la destrucción del templo de Jerusalén a manos de Tito en el año 70 d.C., y de la propia ciudad de Jerusalén a manos de Adriano en 131 d.C., radica en la sola palabra «diáspora». No es demasiado probable, y así lo indicaría el historiador judío Josefo, que los romanos, cuando aplastaron la revuelta en el año 70, tuvieran la intención de destruir el templo de Jerusalén; ahora bien, una vez incendiado y saqueado el templo, el nuevo emperador Vespasiano y su hijo Tito vieron los beneficios políticos que podrían obtener de un gran triunfo en el que pudieran exhibir los tesoros del templo por las calles de Roma; Tito dejaría constancia de este triunfal desfile en los famosos relieves que adornan el interior del Arco de Tito que to-

davía se mantiene en pie en el extremo sur del Foro de Roma.[4] Una gran cantidad de esclavos judíos fueron deportados a Italia y más allá.

Lo insólito es que Roma no permitiera la reanudación de los sacrificios rituales judíos en Jerusalén. No es que la conquista del templo hubiera conllevado la total destrucción del inmenso santuario y de sus patios rodeados de columnatas (una gran parte de las murallas del perímetro han sobrevivido hasta hoy); por el contrario, el culto podría haberse reanudado tras llevar a cabo un gran trabajo de restauración. El bondadoso anciano emperador Nerva (m. en 98) derogó de buena gana el tributo especial impuesto a los judíos después de la guerra judía, y la recuperación del culto parecía cercana.[5] Su sucesor, el soldado Trajano, en cambio, adoptó una nueva política más dura, y al final de su reinado aplastó sin piedad las rebeliones judías que estallaron en Siria, Egipto y Cirenaica (115-116): los judíos se dispersaron entonces por el Mediterráneo, y con ellos, también las tensiones que antes habían quedado confinadas en Palestina y Alejandría. De hecho, Palestina permaneció en una relativa calma durante estas revueltas. La solución de Adriano, el sucesor de Trajano, fue radical: reconstruyó Jerusalén y la convirtió en una ciudad consagrada a Júpiter Capitolino, dándole el nombre de Aelia Capitolina y prohibiendo la entrada a los varones circuncidados. Adriano demostró su animadversión hacia los judíos y hacia el dios de Israel de un modo abiertamente opuesto al tradicional respeto que siempre habían mostrado los romanos por otras religiones. La subsiguiente revuelta en Palestina, entre los años 132 y 136, fue feroz, pero inútil; las victorias poco duraderas, entre ellas la recuperación de Jerusalén y tal vez incluso la reinstauración de los sacrificios rituales y del culto, desembocaron en espantosas masacres llevadas a cabo por los soldados de Adriano, y en las que hasta 600.000 judíos perdieron la vida.[6] El impacto de estos acontecimientos se sintió,

una vez más, por todo el Mediterráneo: un gran número de judíos, esclavos o fugitivos, se dispersaron hacia el oeste, y es indudable que un siglo más tarde, en España vivían judíos.[7] Las consecuencias de la derrota judía en Jerusalén no fueron solo políticas y demográficas. El carácter del judaísmo ya había empezado a cambiar en la época del templo de Jerusalén, cuando sectas como los fariseos cuestionaron la autoridad del antiguo sacerdocio del templo. La pérdida del templo de Jerusalén dio un impulso mayor todavía a estos cambios, dirigidos por los rabinos, sabios laicos, más que por los sacerdotes del templo; y la sinagoga, que en sí misma no era ninguna novedad, se convirtió a partir de aquel momento en el centro de estudio y de oración judíos.


Roma
Ostia
Menorca
Constantinopla
Esmirna
Hipona
Gaza
0 100 200 300 400 millas
0 200 400 600 km

La persecución de los cristianos también tuvo lugar por oleadas. En el siglo I, Nerón culpó a los cristianos del gran incendio que le permitió reconstruir grandes partes de Roma que envolvió en dorada magnificencia. A mediados del siglo III, los emperadores reanudaron la persecución de cristianos por todo el imperio. En el puerto toscano de Cosa, el emperador Decio fue aplaudido por ser *restitutor sacrorum*, «reinstaurador de lo sagrado», una referencia, al parecer, a su entusiasta cacería de cristianos. Una manera de evitar la persecución consistía en transigir de puertas afuera, venerando a los dioses paganos en público pero manteniendo la propia fe de puertas adentro. Las discrepancias sobre la validez de esta política, y las más graves aún sobre la validez de la potestad religiosa de los sacerdotes que «entregaban» (*donaverunt*) las escrituras a las autoridades romanas, generaron profundas recriminaciones y cismas: la Iglesia donatista, activa en África durante el siglo IV, se vio a sí misma como la abanderada de la auténtica fe frente a los apaciguadores. Otro manera de resolver el dilema planteado por las autoridades romanas consistía en que los cristianos se hicieran pasar por judíos; «sinagoga el sábado, iglesia el domingo», una postura condenada en enérgicos sermones antijudíos pronunciados en Antioquía en la década de 390.[8] Llegado aquel momento, los cristianos, por supuesto, ya se encontraban en una posición ventajosa, pero a los observadores de todo el Mediterráneo, los límites entre el judaísmo y el cristianismo les resultaban menos claros (tampoco los veían demasiado claros muchos judíos y cristianos) de lo que nos quieren hacer creer los airados profetas de la ortodoxia cristiana como san Cipriano. Las invectivas contra el judaísmo tenían su origen en un sentimiento de intensa rivalidad, y no en el deseo de golpear a los que ya habían caído. Ninguno de los bandos dio cuartel. Y sin embargo, a la población en general los detalles más sutiles de la doctrina le tenía sin cuidado, y lo que probablemente atraía a los nuevos fieles

eran el código ético y las aspiraciones religiosas que no eran demasiado diferentes: el amor al prójimo, y la esperanza de que Dios les concedería su recompensa, no en esta vida, sino en la próxima. Es posible que muchos judíos abordaran con bastante liberalidad su enfoque a las reglas de la religión que seguían perfilándose y puliéndose en las academias de Babilonia, lo que facilitó en gran medida el movimiento de ida y vuelta entre religiones y sectas.

Una crónica de la vida y del juicio del mártir cristiano Pionio, que murió en Esmirna durante las persecuciones de Decio, alude constantemente a los «griegos, judíos y mujeres» que formaban la multitud hostil en las plazas públicas de Esmirna cuando Pionio fue detenido; este se había negado a participar en el culto pagano en una época en la que tanto los judíos como los paganos celebraban sus festividades al mismo tiempo (es posible que se tratara de la celebración judía de Purim y de las dionisias paganas, en las cuales emborracharse estaba más que tolerado). En estas ocasiones, las celebraciones de judíos y gentiles se fusionaban de forma imperceptible pese a las numerosas prohibiciones dictadas por los rabinos.[9] En Esmirna y en otros lugares, las grandes y muy respetadas comunidades judías atrajeron a muchos conversos, y no solo a aquellos «temerosos de Dios» que asistían a los rituales judíos sin convertirse, de modo que la población judía era étnicamente bastante diversa.[10]

A muchos cristianos, la presencia de herejes les irritaba en la misma medida que lo hacía el éxito de los judíos. Por supuesto, el que para uno era un hereje, era para otro un cristiano ortodoxo, y es innegable que existían algunos movimientos muy radicales. El moribundo Pionio se encontró en su cruz junto a un seguidor del credo marcionita, un movimiento de origen cristiano que rechazaba la Biblia hebrea y consideraba que el dios de los judíos era Satanás.[11] Pese a todas sus diferencias con los judíos, los cristianos seguidores de la corriente dominante

aceptaban la Biblia hebrea y no intentaban enmendar el texto; al encontrar en él profecías sobre la venida de Cristo, la consideraban muy valiosa, aunque hacían de ella una lectura muy diferente de la que hacían los judíos. Según san Agustín (m. 430), los judíos eran los guardianes de los libros sagrados, y ocupaban el lugar de sirvientes a los que su amo les había ordenado vigilar sus propiedades, lo que no significaba por necesidad que comprendieran lo que estaban vigilando.[12]

Los judíos y los cristianos también establecieron contacto en la superficie del mar Mediterráneo. Había armadores judíos, y Gaza era uno de los puertos frecuentados por judíos. Los rabinos debatieron sobre si los judíos de Gaza podían participar en la festividad local celebrada en honor de un dios griego, un debate que, una vez más, deja entrever lo difusas que eran a menudo las fronteras entre las comunidades judías y paganas a finales de la época helenística y en el mundo romano.[13] Con todo, algunos marinos judíos observaban con meticulosidad todos sus rituales. En el año 404, un obispo de Asia Menor que emprendía el viaje a su diócesis, embarcó en Alejandría, puerto donde los judíos tenían su propio gremio de *navicularii* y poseían en propiedad y operaban una cierta cantidad de barcos. Amaranto, el capitán del barco, y su tripulación eran judíos, y el obispo ironizó sobre este hecho; cuando el viernes, al caer la noche, el capitán puso su barco al pairo, el obispo temió por su vida. Era la víspera del sabbat y —dijo el capitán— solo le estaba permitido navegar si peligraba la vida de los pasajeros, en cuyo caso, prácticamente todas las leyes judías podían ser abrogadas. Todos los informes que se tienen de este barco hacen que uno se pregunte cómo logró llegar a puerto: la arboladura se rompió, por lo tanto, los marineros no pudieron plegar las velas, y el capitán había vendido el ancla de repuesto. En la misma época, las discusiones de los rabinos que han quedado registradas en el Talmud revelan que los judíos ya estaban muy

acostumbrados a cruzar el gran mar. Los rabinos no solo debatían cuestiones de legislación comercial, si no que debatían también si era lícito que los judíos salieran a la mar durante el sabbat, y sobre qué acciones eran permisibles en el día de descanso (tales como achicar el agua o incluso pasear por la cubierta del barco).[14]

III

Siempre se ha dado por supuesto que Constantino se convirtió al cristianismo después de la victoria sobre su rival Maxencio en la batalla del puente Milvio justo a las puertas de Roma en octubre del año 312; Constantino tardaría todavía otros trece años en consolidarse como el único señor del Imperio Romano. Aunque, de hecho, no recibiría el bautismo hasta el año 337, ya en su lecho de muerte, el edicto de Milán que promulgó en el año 313 derogó la prohibición del culto cristiano, y la Nueva Roma que fundó en Constantinopla tenía que ser una ciudad cristiana no contaminada por los templos paganos. En el año 325 presidió un conflictivo concilio de Nicea convocado para intentar resolver complejas cuestiones teológicas que giraban alrededor de la naturaleza de la Trinidad y en el que el emperador (que no era teólogo) ejerció las funciones de mediador; el concilio tuvo como resultado un nuevo cisma en una Iglesia que ya estaba dividida, aunque el Credo de Nicea se convirtiera a partir de entonces en la base de la ortodoxia cristiana. Constantino se consideraba a sí mismo el «obispo de aquellos que estaban fuera de la Iglesia», pero también era el *pontifex maximus*, el sumo sacerdote del imperio. Tanto si lo hizo porque era consciente de que el cambio religioso debía llevarse a cabo de forma gradual, o bien debido a su propia confusión de ideas paganas y cristianas, el caso es que Constantino prestó la misma atención a las prácticas paganas y a las cristianas, hasta el extraño punto de incluso llegar a colocar la cruz de Jesucristo sobre el carro del dios-sol en las ceremonias de la consagración

de la Nueva Roma. En la Antigua Roma, su recargado arco triunfal, que todavía se mantiene en pie, no hacía ninguna referencia a su nueva fe, hacia la que, en cualquier caso, los senadores sentían aversión. Constantino construyó asimismo los cimientos de la gran basílica cristiana consagrada a san Pedro, destruyendo sin ninguna piedad un cementerio pagano, sepultado ahora bajo el alarde renacentista de San Pedro. Insistiendo en sus contradicciones, sus monedas llevaban la inscripción SOL INVICTUS, «sol invicto». Prohibió y castigó con la muerte el uso privado de los *haruspices*, los adivinos etruscos que leían las entrañas de los animales sacrificados, al mismo tiempo que también exigía consultar a esos mismos *haruspices* si caía un rayo sobre el palacio imperial en Roma. Intentó unir a paganos y cristianos, y para ello, ordenó que el ejército pronunciara una oración dirigida al dios que les había concedido la victoria al emperador y a sus hijos temerosos de dios, sin especificar de qué dios se trataba. Constantino tenía sus razones para avanzar despacio; el culto al emperador estaba muy extendido, y un monarca que había pasado casi veinte años luchando por el poder no podía liberar a sus seguidores de un culto que expresaba de un modo tan ferviente su lealtad al emperador divinizado.[15]

Resulta innecesario afirmar que las políticas de Constantino facilitaron la expansión del cristianismo por todo el Mediterráneo, aunque dicha expansión se vio enfrentada a diversos obstáculos. Uno de los problemas a los que tuvieron que enfrentarse los gobernantes imperiales fue la aparición de facciones no ortodoxas que rechazaron el compromiso de Nicea dictado por Constantino: los monifisitas de Siria y Egipto (y más especialmente la iglesia copta) y, entre los pueblos bárbaros de los territorios europeos, los arrianos, iglesias alternativas que, según el punto de vista de los ortodoxos, negaban la igualdad del Padre y del Hijo en la Santísima Trinidad; y los innumerables pequeños grupos, como por ejemplo los marcionitas o los do-

natistas, cuyas disputas con sus vecinos cristianos tenían sus raíces en acontecimientos ocurridos antes que Constantino legalizara el cristianismo. Todos estos movimientos también estaban representados en el Mediterráneo, por el que se iban desplazando, a veces en el bagaje de los mercenarios e invasores bárbaros, a veces llevados por los peregrinos y los fugitivos que huían de las persecuciones, cuando alguna Iglesia llegaba a Cartago, Antioquía o Alejandría y ejercía presión sobre otra.

Otro problema era la persistencia de las creencias paganas. Solo uno de los sucesores de Constantino, el excéntrico Juliano, abandonó el cristianismo. Juliano estudió filosofía neoplatónica en Atenas y cuando ascendió al trono imperial en el año 360 ya le había dado la espalda al cristianismo. Su aversión a esta fe le hizo ver con buenos ojos la petición de los judíos de reanudar los sacrificios en Jerusalén, y le incitó a exigir la reapertura de los templos paganos.[16] Juliano quiso fundar una «iglesia» pagana con su propio sumo sacerdote, un cumplido sarcástico y con segundas dirigido a los obispos cristianos, que habían demostrado cómo organizar su propio culto por todo el imperio.[17] El reinado de Juliano fue breve y estuvo dominado por las guerras contra los persas en el este; sin embargo, el paganismo no se recostó a esperar la muerte. El estudio de los textos filosóficos desde una perspectiva pagana se prolongó hasta el siglo VI, cuando Justiniano I cerró las antiguas escuelas y academias en Atenas. Hay que entender el «paganismo» no como un conjunto de creencias, sino como una gran variedad de cultos locales sincretistas, flexibles, sin credo alguno y carentes de textos revelados por alguna divinidad.[18] Al cristianismo le resultó muy difícil derrotar a estos paganismos, en plural, pese al atractivo que ejercía el código ético cristiano y su énfasis en la caridad y en la voluntad de acoger a «judíos y griegos, esclavos y hombres libres». En el ámbito local, los cultos cristianos adoptaron y adaptaron elementos paganos, y las divinidades locales fueron

transformadas en santos cristianos (los santos guerreros orientales guardan un parecido más que casual con Hércules). La línea que separaba el paganismo y el cristianismo no era especialmente clara, y los cultos paganos conservaron su fortaleza en las costas del Mediterráneo: hacia el año 700, en la época de las invasiones musulmanas, seguían muy bien implantados en las comunidades locales del norte de África y de España.

Un modo muy enérgico de enfrentarse a los no cristianos consistía en destruir sus templos y sinagogas. Alrededor del año 400, Gaza era un animado puerto y un activo centro intelectual favorecido por su situación en la ruta comercial que unía el Mediterráneo, a través de Beerseba y Petra, con las ciudades nabateas del desierto arábigo.[19] Esta ciudad, igual que muchas otras, hizo caso omiso del decreto del emperador que les ordenaba cerrar sus templos; los intereses locales podían invalidar las órdenes procedentes de Constantinopla, y la gran mayoría de los habitantes de Gaza conservaron su paganismo.[20] El diligente ascético obispo de Gaza, Porfirio, sufrió la humillación de tener que ejercer su sacerdocio desde una única iglesia, mientras los paganos veneraban a sus dioses en varios grandes templos consagrados al Sol, a Afrodita, a Atenea y a un dios conocido con el nombre de Marnas, una manifestación de Zeus cuyo templo, el Marneion, era especialmente magnífico: una estructura circular rodeada de columnas y coronada por una cúpula. Porfirio se lamentó de este estado de cosas ante el patriarca de Constantinopla, el formidable Juan Crisóstomo, y se dictó entonces la orden de cerrar los templos, pero el emisario del emperador no tuvo ningún inconveniente en aceptar un soborno y en permitir que el Marneion siguiera abierto. Porfirio se sintió obligado a acudir él mismo al emperador y viajó a Constantinopla, donde la emperatriz Eudoxia se interesó por esta cuestión. En el año 402 llegaron tropas a Gaza que dedicaron toda su energía durante diez días a incendiar y demoler los

templos menores y a apoderarse de sus tesoros. Después, dirigieron su atención al Marneion, donde los paganos intentaron defender el edificio levantando barricadas en sus grandes puertas. Los soldados imperiales engrasaron las puertas con tocino y brea y las incendiaron y, a continuación, saquearon el templo antes de purgar la ciudad de todos los ídolos que pudieron encontrar. La emperatriz Eudoxia envió dinero para construir una iglesia en el lugar en el que se había alzado el destruido Marneion; ante la furia de los paganos, las losas de mármol recuperadas del Marneion fueron reutilizadas como pavimento para que los paganos se vieran obligados a caminar sobre los restos de su santuario. Eudoxia donó treinta y dos columnas de mármol de Eubea y la iglesia fue consagrada el día de Pascua del año 407. Mientras tanto, y según el hagiógrafo de Porfirio, muchos paganos se convirtieron.[21] También los paganos recurrieron a la violencia y hubo una ocasión en la que Porfirio se vio obligado a huir por los tejados de Gaza (por muy asceta que fuera, no tenía vocación de mártir).[22] El cristianismo era solo uno de los diversos cultos de Gaza, una ciudad en la que también abundaban paganos, judíos y samaritanos, y donde los cristianos no eran ni los más poderosos ni los más numerosos. La ventaja de los cristianos radicaba en que contaban con la sanción oficial; la ventaja de los paganos y de los judíos de Gaza radicaba en el puro tamaño del imperio. En general, lo que ocurría en Gaza, o en las Baleares quedaba totalmente fuera del alcance de la vista de Constantinopla.

IV

La tercera limitación a la expansión del cristianismo era la constante reafirmación del judaísmo. Aunque existe una tendencia a suponer que después de la destrucción de Jerusalén por Tito y por Adriano, y después de que Constantino se decantara por el cristianismo, el judaísmo había perdido fuerza, lo cierto es que su antigüedad seguía impresionando. Su código

ético no difería demasiado del código ético del cristianismo: «no hagas a los otros lo que no quieres que los otros te hagan a ti; esta es toda la Ley y el resto no son más que comentarios», como observaría el rabino Hillel, coetáneo de Jesús. Los conversos eran bien acogidos (también los esclavos, quienes solían ser obligados a convertirse) sin demasiadas exigencias sobre sus conocimientos o su grado de observancia.[23] Por lo tanto, no sorprende descubrir que, en el Mediterráneo, las luchas por la supremacía entre el judaísmo y el cristianismo se prolongaran hasta finales del siglo v. Los emperadores cristianos intentaron impedir la circuncisión de esclavos y prohibirles a los judíos ocupar cargos en la administración del imperio, y así, al representar al judaísmo como una fuerza en decadencia, la legislación imperial de principios del siglo v les negó a los judíos el derecho a construir nuevas sinagogas, aunque podían conservar las que ya tenían.[24] El judaísmo, literalmente, se derrumbaría.

Una extraordinaria carta, escrita por un amigo de san Agustín de Hipona, Severo, obispo de Menorca, ilustra la naturaleza de la batalla por las almas que se libraba en los rincones más remotos del Mediterráneo, y describe la conversión en masa de 540 judíos menorquines en el año 418 d.C.[25] Severo insiste en que los judíos formaban el grupo más poderoso de la sociedad menorquina, aunque tampoco Menorca era un lugar que tuviera demasiada importancia: «en esta isla, que por su pequeñez, por su aridez y aspereza, es la última de la tierra». Los judíos tenían su base en el este de la isla, en Magona, la moderna Maó o Mahón, mientras que los cristianos se concentraban en el oeste, en Iamona, ahora Ciutadella; Severo afirma que a los judíos les resultaba físicamente imposible vivir en Iamona, porque si lo intentaban, caían víctimas de la enfermedad e incluso de un rayo. Sea o no sea cierto este dato, los personajes más destacados de la isla eran judíos, en especial Teodoro, «el cual era la persona más importante de aquella ciudad, no solo de entre los ju-

díos, sino también de entre los cristianos, debido a su fortuna y a sus cargos civiles solo» en Magona.[26] El hermano menor de Teodoro, Melecio, estaba casado con Artemisia, la hija del conde Litorio, un militar muy destacado que se convertiría en el lugarteniente del más grande de los generales del siglo v, Flavio Aecio, y que conduciría a sus ejércitos de mercenarios hunos a la victoria en Galia.[27] Que su hija se hubiera casado con un judío no significa que Litorio fuera judío, sobre todo porque la legislación imperial vigente no consentía la concesión de este tipo de altos cargos a los judíos; cualquiera que fuera la religión que observara Litorio, su hija observaba los ritos judíos. Severo hace hincapié de forma deliberada en la tensión entre los judíos y los cristianos de la isla, y sin embargo, queda sobradamente claro que las relaciones entre ambas comunidades fueron bastante pacíficas hasta el año 400. Severo habla de «nuestra costumbre de saludarnos,» y del «hábito del trato familiar», aunque insiste en que, de hecho, este comportamiento era pecaminoso.[28] Las leyes dictadas por Constantinopla no habían desplazado a Teodoro y a su familia judía de su posición de liderazgo.

Aquellos eran tiempos de gran incertidumbre en el Mediterráneo occidental. El godo Alarico había saqueado Roma en el año 410, tras lo cual, los ejércitos visigodos habían invadido España, y otros pueblos bárbaros, los vándalos, los suevos y los alanos, proseguían su avance por el Imperio Romano. Ninguno de estos pueblos era todavía una potencia naval, pero incluso en Menorca, reinaba la poderosa sensación de que una amenaza se cernía sobre ellos. La llegada a Menorca de las recién descubiertas reliquias de San Esteban en el año 416 desencadenó un estallido de entusiasmo entre los cristianos de Magona, que se erigieron en anfitriones de los huesos.[29] San Esteban era el «primer mártir» de los cristianos, considerado el primero en «combatir la guerra del Señor contra los judíos»; desde Jerusalén, donde se habían descubierto hacía poco los huesos, la reli-

quia de san Esteban emprendió una gira por el Mediterráneo, España y el norte de África, y Menorca fue la escala en la que la desencadenó una revolución.[30] El descubrimiento de las reliquias de san Esteban había sido aprovechado por los cristianos de Jerusalén para intensificar la presión sobre los judíos locales; justo antes del descubrimiento de los huesos, Gamaliel, el patriarca de los judíos de Jerusalén, había sido despojado de su tradicional precedencia como igual del prefecto y había recibido la orden de dejar de permitir la circuncisión de conversos y de autorizar la construcción de nuevas sinagogas. Al parecer, en el año 414, el patriarca de Alejandría había expulsado a todos los judíos de su ciudad, y por todo el Mediterráneo oriental se forzaron conversiones y se requisaron sinagogas.[31] Con la llegada de las reliquias de san Esteban a Menorca, la población cristiana se sintió más confiada y segura. Los cristianos (entre ellos Severo) y Teodoro el judío tuvieron unos sueños, y el obispo supo que dichos sueños presagiaban sin duda la conversión de los judíos. Reinaba una atmósfera apocalíptica: ¿acaso la conversión de los judíos no anunciaba la Segunda Venida de Cristo? Severo escribió:

> Porque tal vez ha llegado el tiempo predicho por el Apóstol, en que habiéndose convertido ya la totalidad de los gentiles, «todo Israel se salvará». Y posiblemente el Señor quiso prender esta chispa desde este extremo de la tierra, para que todo el orbe terrestre arda en el incendio de la caridad, para consumir la selva de la infidelidad.[32]

Los métodos empleados por los cristianos no fueron demasiado sutiles. Acusaron a los judíos de hacer acopio de armas para utilizarlas contra ellos. El 2 de febrero del año 417, los cristianos se reunieron en Iamona y cruzaron a pie toda la isla, unos 45 kilómetros, pero se nos asegura que fue un viaje sin dolor, puesto que les guiaba su glorioso objetivo. Severo exigió que le dejaran entrar en la sinagoga para buscar las armas, exigencia que los judíos aceptaron a regañadientes, pero antes que pudiera iniciar su inspección, estalló la violencia. Los cristianos

invadieron la sinagoga y la incendiaron, al mismo tiempo que ponían un gran cuidado en apoderarse de sus objetos preciosos: su plata (que devolverían más tarde), y los rollos de la Torá (que decidieron quedarse). Quedó demostrado que las armas eran imaginarias. Severo reconoce que los disturbios contra los judíos los desencadenó un ladrón cristiano que se hallaba allí «no por amor a Cristo, sino por afán de botín». Al día siguiente, se convertía el primer judío, un tal Reuben, y el resto deliberó tres días, durante los cuales Teodoro intentó debatir sobre la verdad de las dos fes con los cristianos, pero al final fue vencido por argumentos que parecen igual de prácticos que teológicos: «si quieres seriamente estar seguro, ser honrado y rico, cree en Cristo, como yo he creído», le apremiaría Reuben. Teodoro estaba dispuesto a convertirse solo si la mayoría de su gente le seguía a la pila bautismal, como de hecho ocurrió.[33] Algunos retrasaron un poco más el momento: tras la conversión de su esposo, la cuñada de Teodoro, Artemisia, huyó a ocultarse a una gruta con la intención de aferrarse a sus creencias, pero cuando vio que el agua que su sirviente había sacado del pozo sabía a miel, se dio cuenta de que había ocurrido un milagro y ella también cedió.[34]

Severo es la única fuente que tenemos de estos acontecimientos y, por lo tanto, resulta difícil penetrar más allá de la superficie de lo que dice. Algunos puntos llaman la atención: la importancia política de los judíos y el destacado papel de las mujeres judías. Severo observa que al oír a los cristianos entonar el Salmo 9 «con gozo admirable también [lo] coreaba el pueblo de los judíos», lo que parece indicar que dicha larga marcha, al principio, no tenía intenciones agresivas.[35] Es imposible no concluir que, hasta la llegada de san Esteban, los judíos y cristianos, no solo mantenían excelentes relaciones, sino que además, las fronteras entre el judaísmo y el cristianismo eran muy permeables, precisamente lo que más desagradaba a los

obispos. La violencia impulsó a los judíos de Menorca a convertirse, pero el que judíos y cristianos se conocieran entre ellos redujo el impacto de la conversión en la isla.[36] El monoteísmo según el modelo de Nicea estaba empezando a triunfar en el Mediterráneo, pero su carácter exclusivo dejó tanto a los paganos como a los monoteístas de opiniones diferentes en una posición muy combativa.

Capítulo 10
DES-INTEGRACIÓN, 400-600

I

Desde que Edward Gibbon escribiera su *Decadencia y caída del Imperio Romano*, los historiadores han dedicado mucha energía a intentar responder a la pregunta de por qué y cuándo cayó este gran imperio, y de si en realidad lo hizo, y se han propuesto al menos 210 explicaciones, algunas de ellas francamente ridículas, («semitización», homosexualidad, decadencia de la masculinidad).[1] El argumento que sostiene que fueron las invasiones bárbaras las que destruyeron Roma, tanto la ciudad como su imperio, perdió favor y lo ha recuperado.[2] Algunos historiadores han insistido en que todo el concepto de «caída de Imperio Romano» es erróneo, y han hecho hincapié en la continuidad del legado romano.[3] Aun así, desde una perspectiva mediterránea, ha quedado más que demostrado que al llegar el año 800, la unidad del Gran Mar ya se había hecho pedazos, lo que nos deja varios siglos en los que situar el proceso de desintegración, y varios sospechosos: los bárbaros germanos en el siglo v y posteriores, los conquistadores árabes en el siglo vii, y Carlomagno y sus ejércitos conquistadores en el siglo viii, por no mencionar los conflictos internos consecuencia de las luchas por el poder de los generales romanos que buscaban o bien el control regional de algunos territorios o bien la corona imperial. Es evidente que no existe una única «causa» de la decadencia de Roma, sino que fue, precisamente, este cúmulo de problemas lo que llevó a su fin al antiguo orden y provocó la ruptura del «segundo Mediterráneo».

Durante el largo período transcurrido entre los años 400 y 800, el Mediterráneo se dividió política y económicamente: los emperadores romanos se dieron cuenta de que la tarea de gobernar los territorios mediterráneos y las grandes extensiones

de Europa al oeste del Rin y al sur del Danubio sobrepasaba la capacidad de un solo hombre. Diocleciano, que gobernó a partir del año 284, instaló su capital en el este, en Nicomedia, y confió el gobierno del imperio a un equipo de emperadores adjuntos, primero otro «Augusto» en el oeste, y más tarde, entre 293 y 305, otros dos emperadores adjuntos más, o césares, un sistema conocido con el nombre de Tetrarquía.[4] La decisión de Diocleciano de instalar su residencia en Nicomedia constituyó , en sí misma, el preludio a la decisión de Constantino de fundar una Nueva Roma en el año 330; tras estudiar la posibilidad de erigir esta ciudad en el lugar donde se había alzado Troya, según los romanos, la ciudad de la que procedía Roma, Constantino decidió hacerlo en el emporio de Bizancio, dotada de un magnífico puerto y en una excelente situación estratégica en la ruta comercial que unía el mar Negro al Mediterráneo. El otro inesperado cambio que tuvo lugar fue, por supuesto, que Constantino aceptara oficialmente el cristianismo, tras siglos de permanencia en la clandestinidad.

Los emperadores occidentales mantuvieron su capital en Italia hasta el año 476, cuando el último emperador, que llevaba el muy oportuno nombre de Rómulo Augústulo, «el pequeño emperador», fue derrocado por el caudillo germano Odoacro. El centro de poder, no obstante, ya se había desplazado hacia Oriente, un hecho que, en sí mismo, ya significaba el reconocimiento de las realidades económicas del Mediterráneo: era en Oriente donde seguía prosperando el mundo comercial de las eras ptolemaica y helenística, y puertos muy activos como el de Alejandría, Gaza o Éfeso estaban unidos por vínculos comerciales y por su cultura griega común. Aunque establecer un contraste entre un Oriente predominantemente urbano y un Occidente predominantemente rural sería simplificar demasiado, puesto que los territorios orientales seguían poblados sobre todo por granjeros y pastores, lo cierto era que la concentra-

ción de ciudades en las costas del Mediterráneo oriental y la diversidad de cultivos en las regiones orientales habían creado una economía más compleja. En los museos todavía pueden admirarse los lujosos tejidos egipcios de finales de la época romana, y el volumen de artículos de lujo en circulación al este de Sicilia se había incrementado. El patrón de distribución de los productos más básicos también se modificó. Una de las consecuencias de la fundación de Constantinopla fue que los cereales de Egipto se habían desviado ahora de la antigua Roma a la nueva,[5] un cambio que en el año 330 parecía bastante inofensivo. En cualquier caso, África suministraba las dos terceras parte del trigo de Roma. África era una región próspera, y Cartago se había convertido en la mayor ciudad del Mediterráneo después de Roma y Alejandría. Si, como es posible, a finales del siglo III y en el siglo IV la población del imperio estaba sufriendo una disminución a consecuencia de las epidemias, la persistente fortaleza de las provincias del norte de África garantizó que la capital occidental pudiera seguir siendo alimentada. Los senadores y équites romanos y cartagineses ampliaron sus propiedades africanas[6] y los gremios hereditarios de armadores, los *navicularii*, fueron puestos bajo protección imperial; sus miembros tenían derecho a reducciones fiscales y se les concedió la condición de équites. Aunque el fisco no intervenía directamente en la gestión de la navegación comercial, la protección imperial de la que gozaban los *navicularii* garantizó el dinamismo del tráfico de cereales. Los granjeros africanos también le daban un gran valor a las aceitunas y al vino como fuente de ingresos, y las exportaciones de aceite y vino en dirección a Italia y otros lugares hicieron prosperar la región. La «cerámica *terra sigillata* africana» se convirtió en la cerámica más utilizada no solo en el Mediterráneo sino también en las regiones más interiores de Galia y de lugares tan alejados como Britania. Entre los artículos que llegaban a cambio se encontraban los ladrillos italianos, y no

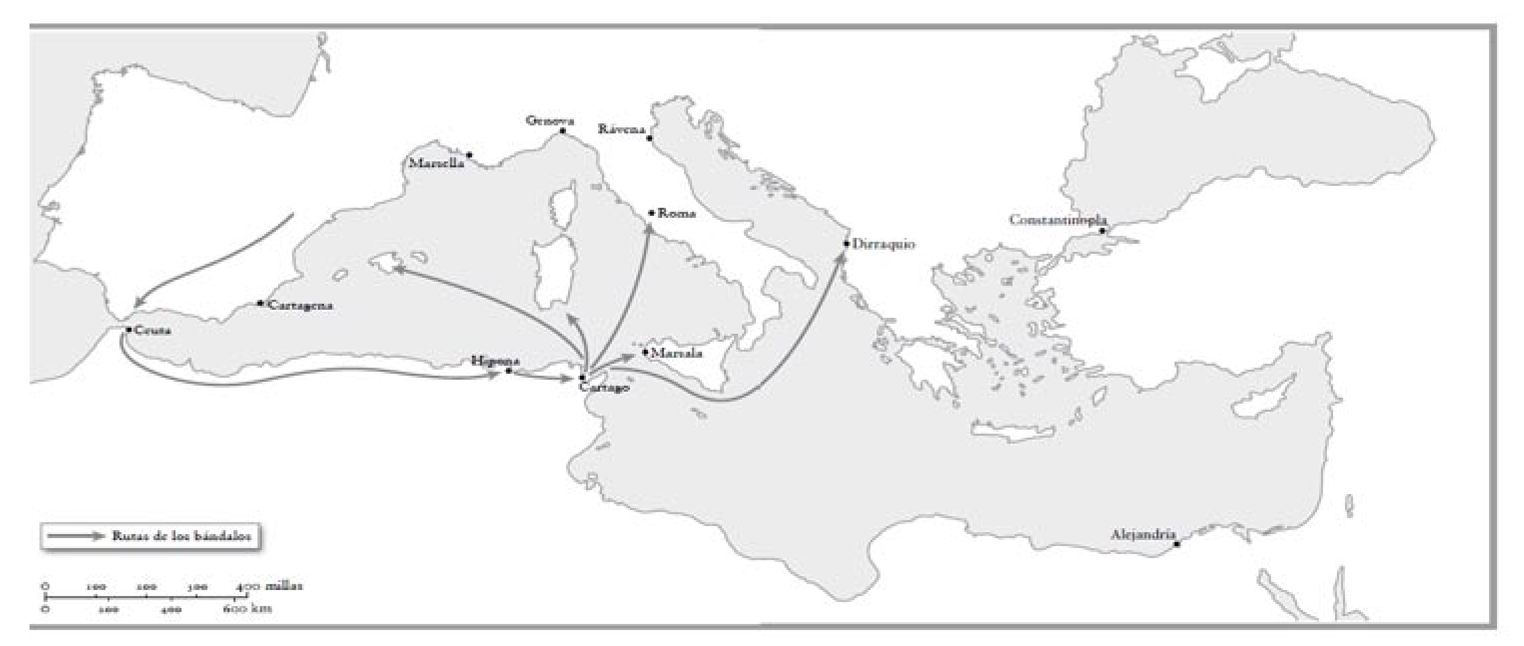
porque los africanos no conocieran el ladrillo, sino porque los ladrillos eran un excelente lastre en los barcos cerealeros que regresaban a África de vacío tras haber descargado su trigo.[7] Fue una época de auge económico en África, y más especialmente en Cartago. La ciudad estaba bien diseñada, con un trazado de calles que se entrecruzaban, y en ella se alzaban hermosos edificios: los cartagineses sentían un especial orgullo por su anfiteatro, y resultaba difícil sacarles de los juegos, incluso cuando la amenaza de los ataques de los bárbaros se cernía sobre la ciudad. El puerto de la ciudad constituía la gloria de Cartago: durante el reinado de Trajano, el antiguo puerto circular había sido restaurado, y se había construido un elegante puerto exterior hexagonal, una réplica del puerto hexagonal de Portus, cerca de Ostia; todavía en la actualidad puede distinguirse el contorno de los «puertos púnicos».[8]

África era también una región pacífica. Las fronteras exteriores del imperio llevaban sufriendo los ataques de los bárbaros desde el siglo III; en la remota Britania, los «condes de la costa de Sajonia» organizaron la defensa contra los agresores germánicos que llegaban a través del mar del Norte. Incluso cuando las hordas de godos, suevos y otros pueblos germánicos cruzaron Galia, Italia y España alrededor del año 400, e incluso después del saqueo de Roma en 410, África parecía un lugar seguro.[9] A un intelectual africano, Agustín, que se convertiría en obispo de Hipona y fallecería en el año 430, el saqueo de Roma le conmocionó tanto que le inspiró a escribir su obra maestra, *La ciudad de Dios*, en la que se demostraba que hay una «ciudad» celestial que se superpone y es superior a la frágil ciudad terrenal e imperio de Roma. Ahora bien, Hipona y Cartago parecían estar protegidas por el mar, y a los bárbaros se los conocía como soldados, y no como marinos. Los godos, en Italia, quedaron atrapados en un cuello de botella y ni siquiera pudieron cruzar el mar desde Calabria hasta Sicilia, y otros grupos de

bárbaros, los vándalos y los alanos, se dirigieron hacia el oeste, hacia las montañas de España. Resultaba difícil imaginar que pudieran plantear una amenaza.

Los vándalos eran pueblos germánicos y durante un tiempo poblaron las regiones que ahora forman parte del sur de Polonia; eran seguidores del cristianismo arriano, igual que la mayor parte de los pueblos bárbaros, y acataban un credo que sostenía que el Hijo no tenía la misma naturaleza que el Padre y que tampoco era igual de eterno, sino que procedía del Padre. El término «vandalismo», aunque se haya convertido en un sinónimo de destrucción, no sería acuñado hasta el año 1794, por un obispo francés consternado por la destrucción desatada por los revolucionarios.[10] No cabe ninguna duda de que a los vándalos les apasionaba acumular riquezas, y que los reyes vándalos se mostraban muy reacios a liberar el oro y la plata que tenían atesorados e incorporarlos a la economía, un proceso que los historiadores de la economía denominan *thésaurisation* (tesorización). Los alanos, en cambio, eran originarios del Cáucaso y habían emigrado al sureste de Europa, hablaban una lengua iraní, y tenían costumbres muy diferentes a las de los vándalos, por ejemplo, no utilizaban esclavos. Estos insólitos aliados entraron en España y se la repartieron, pero en el año 416, el caudillo godo Walia, al amparo de una alianza reciente y de breve duración entre godos y romanos, invadió España, se lanzó contra ellos y los masacró. A los bárbaros, en general, se les daba mejor pelear entre ellos que luchar contra los romanos. Al parecer, los vándalos fueron aniquilados y se dijo que desaparecieron casi por completo de Bética, aproximadamente la moderna Andalucía. Tras una derrota tan aplastante, los supervivientes necesitaban buscar otras tierras. Su objetivo era conquistar y asentarse, no el de saquear y desaparecer, y para ello, eligieron, África, una elección que parecía lógica, puesto que la tenían cerca.

En el verano de 429, conducidos por su tullido pero implacable rey Genserico, los vándalos se pusieron en marcha hacia el estrecho de Gibraltar.



Genova
Rávena
Marsella
Roma
Constantinopla
Dirraquio
Cartagena
Ceuta
Hipona
Marsala
Cartago
Alejandría
Rutas de los bándalos
0 100 200 300 400 millas
0 200 400 600 km

La región alrededor de Tánger, Mauretania Tingitana, estaba gobernada desde España y era la única base romana en una zona controlada por los reyes mauretanos cuya relación con Roma había sido, en general, cortés y cautelosa. Roma le daba a esta región menos valor que a otras zonas del norte de África, por lo que se contentaba con mantener alianzas poco rígidas.[11] A Genserico, por su parte, le interesaba más hacerse con el control de regiones más ricas de África. Cartago se encontraba en una tierra prometida en la que abundaban el trigo y los olivos, y que transmitía una mayor sensación de opulencia que el sur de España.[12] El rey vándalo necesitaba hacer cruzar el estrecho a 180.000 soldados, mujeres y niños (una cifra que sugiere que la historia de la aniquilación casi total de los vándalos en Bética había sido una exageración),[13] pero no tenía barcos, y muchas de las embarcaciones que surcaban estas aguas podían transportar unas setenta personas como mucho. Si logró reunir algunos centenares de embarcaciones, no demasiado grandes, podría haber hecho cruzar el estrecho a todos ellos en alrededor de un mes, lo que suscita la pregunta de dónde encontró todos esos barcos. Tomó una ruta que le llevó a través del estrecho de Gibraltar por el lado atlántico, saliendo de Tarifa, el punto más al sur de España, para llegar a las playas que hay entre Tánger y Ceuta. Esta breve travesía, repetida una y otra vez en unas aguas con frecuencia inhóspitas, incluso en verano, llevó a los vándalos y a los alanos hasta Mauretania Tingitana; allí no se entretuvieron demasiado, y emprendieron en seguida el viaje por tierra hacia el este, hasta Hipona, adonde llegaron tres meses más tarde, en mayo o junio del año 430.[14] Los vándalos no tenían experiencia en asedios e Hipona resistió catorce meses bien protegida por sus murallas romanas, un excelente ejemplo de previsión, puesto que durante los largos años de *pax romana*, el mantenimiento de las defensas hubiera podido quedar desatendido. Entre los que observaban lo que ocurría

en el exterior de la ciudad estaba su obispo, Agustín, que falleció durante el asedio, no sin antes hacer la reflexión de que la destrucción que los herejes bárbaros habían llevado a Roma amenazaba ahora a su propia provincia.

Tras la conquista de Hipona, Genserico instauró un nuevo orden arriano en el que casi 500 obispos católicos fueron expulsados de sus a menudo minúsculas diócesis por mantenerse fieles a las enseñanzas del Concilio de Nicea, expulsiones que marcaron el abandono de los arrianos de la práctica de tolerancia hacia los católicos.[15] Al final, los vándalos lograrían también conquistar Cartago, pero Genserico hizo gala de una gran paciencia, y la ciudad no cayó hasta el año 439, aunque para entonces los vándalos ya se habían apoderado de la región que rodeaba la ciudad; Cartago se convirtió en la nueva capital del reino de los vándalos. Los vándalos de África, no obstante, no eran destructores y le debían mucho al antiguo orden. Genserico cayó en la cuenta de que no tenía que ser solo el rey de su pueblo, como indicaba su título oficial: *rex Vandalorum et Alanorum*, «rey de los vándalos y de los alanos».[16] En el año 442, los vándalos firmaron un tratado con los romanos en virtud del cual su rey ejercería total soberanía sobre el territorio.[17] No tenemos ninguna prueba que demuestre que el gobierno de los vándalos llevara a la decadencia económica, aun cuando una gran parte del oro acumulado por Genserico permaneciera en su tesorería. Los programas de construcción siguieron adelante, los mercaderes orientales llegaron a Cartago llevando consigo las monedas bizantinas, los comerciantes del norte de África viajaron al este, y el elegante puerto comercial de Cartago fue renovado.[18] El número de ánforas procedentes del Mediterráneo oriental importadas a Cartago durante el período vándalo aumentó significativamente. Los cartagineses comían en la mejor vajilla de cerámica de *terra sigillata* fabricada en la región. El hecho de que los cereales y el trigo norteafricano ya no fueran

requisados para ser exportados a Roma, sino que los comerciantes locales eran quienes gestionaban ahora su exportación, estimuló la actividad económica.[19] A los vándalos les gustaban las sedas orientales, las casas de baño, los banquetes y los teatros, y también apostar. Se dedicaron al mecenazgo de la poesía latina, y se romanizaron tanto como los godos, quienes, tras instalarse en Italia, empezaron a embellecer Rávena, su capital.[20] Igual que los godos, los vándalos conservaron sus nombres germánicos (Guntamundo, Trasamundo, etc.) a través de las generaciones, aunque el latín, y en menor grado, el púnico, funcionaban como la *lingua franca* de África. La conquista no interrumpió la vida rural, como demuestran unas extraordinarias actas notariales privadas de un terrateniente del reino vándalo, unas tablillas de madera conocidas con el nombre de «tablillas Albertini».[21] El antiguo sistema no se limitó a sobrevivir, sino que conservó toda su energía tradicional. Las poblaciones romana, púnica y mora del noroeste de África suministraron los barcos necesarios para sostener el estado vándalo,[22] y estas embarcaciones se utilizaban para el comercio o el transporte de tropas según lo exigieran las circunstancias. En el año 533, el rey Gelimer poseía 120 barcos que envió a Cerdeña con la esperanza de poder derrotar el gobernador rebelde de la isla. Los vándalos no necesitaban barcos de guerra tradicionales: cuando cruzaban el mar a la conquista de otras tierras, lo único que necesitaban era poder trasladarse ellos, sus caballos y sus armas.[23]

Los dominios del reino vándalo no se limitaban a las provincias africanas del Imperio Romano. Incluso antes de la invasión de África, los vándalos habían realizado incursiones contra las islas Baleares, que se anexionaron en el año 455.[24] Tras la muerte del victorioso general Aecio en el año 454, y el asesinato al año siguiente del mucho menos competente emperador romano occidental Valentiniano III,[25] los vándalos vieron nuevas oportunidades de expansión. Su expedición más audaz lle-

vó al ejército vándalo hasta Roma en junio del año 455. El objetivo no era la guerra santa arriana contra los católicos, sino el saqueo: los soldados vándalos habían recibido instrucciones de no destruir ni matar, sino de encontrar riquezas, en especial el tesoro imperial. Salieron de Roma con un inmenso botín que incluía una gran cantidad de esclavos (a quienes trataron con muy poca consideración, separando a las esposas de sus maridos, y a los hijos de sus padres). Según algunas de las crónicas, este tesoro contenía el gran candelabro y algunos recipientes de oro que Tito se había llevado del templo de Jerusalén, y que fueron conservados en Cartago como trofeos hasta que los bizantinos recuperaron la ciudad en el año 534.[26] En 455 o 456, Genserico también conquistó Córcega y utilizó la isla como fuente de suministro de madera para sus barcos, obligando a los obispos católicos desterrados en la isla a trabajar como leñadores. En la misma época, los vándalos se lanzaron a la conquista de Cerdeña, aunque la perdieron alrededor del 468 y no pudieron recuperarla de nuevo hasta el año 482 aproximadamente. En esta isla instalaron a los moros expulsados de su territorio africano, conocidos con el nombre de *barbarikinoi*, y que le dieron su nombre a las escarpadas montañas de Barbagia, al noreste de Sicilia. Tampoco se echaron atrás ante la conquista de Sicilia, y llevaron a cabo implacables batidas en el estrecho de Sicilia ya desde el año 440, y una vez más en 461 o 462, año a partir del cual lanzaron asaltos anuales contra la isla. Lograron arrebatarles el control de Sicilia a los romanos durante un tiempo, pero poco antes de la muerte de Genserico (en 477, tras medio siglo de guerrear), llegaron a un acuerdo con el general germánico Odoacro, que había derrocado al último emperador occidental unos pocos meses antes, y que ahora gobernaba con el título de rey de Italia. Odoacro pagó tributo por Sicilia pero a los vándalos solo les dejó controlar el extremo más occidental, alrededor de Masala. Con todo, durante un tiempo

parecía que los vándalos iban a controlar los tres graneros del Mediterráneo occidental: África, Sicilia y Cerdeña.[27] Después, tras decidir que ya habían obtenido de Sicilia y de Italia todo lo que podían esperar extraer de ambos lugares, en los últimos años del reinado de Genserico, se lanzaron contra las costas de Grecia y de Dalmacia y destruyeron Zante, en las islas Jónicas.

Los vándalos habían creado un imperio marítimo de un carácter muy distintivo. No hay nada que demuestre que alentaran la piratería en alta mar, ni tampoco que sus reyes mostraran un interés personal en el comercio. Los vándalos sabían que habían puesto la punta de la daga sobre la yugular de Roma cuando se hicieron con el control de los graneros del imperio, y es posible que las hambrunas registradas en Italia alrededor del año 450 fueran agravadas, o incluso causadas, por la intromisión de los vándalos en el tráfico y el comercio de cereales y trigo. Los vándalos no se enfrentaron demasiado a menudo a las flotas del Imperio Romano, puesto que este tipo de guerra naval era algo infrecuente en aquella época (aunque, en la década de 460, Genserico logró destruir dos flotas bizantinas). Si bien el momento cumbre del imperio vándalo fue el reinado de su fundador, Genserico, los vándalos se mantuvieron como una potencia significativa durante los sesenta años que siguieron a la muerte de Genserico, en el año 477. Al llegar el año 500, los ostrogodos arrianos («godos del este») gobernaban Italia, los vándalos arrianos gobernaban África y los visigodos arrianos («godos del oeste») gobernaban España y el sur de Galia. La geografía política, étnica y religiosa del Mediterráneo había experimentado un cambio decisivo en el siglo y medio transcurrido desde la fundación de la Nueva Roma. El proceso de desintegración estaba en marcha.

II

Esta desintegración debe interpretarse de varias maneras. El Mediterráneo occidental y el oriental se fueron separando de forma gradual, y ambos sufrieron una serie de crisis que afectaron gravemente a las regiones orientales, pero de las que las regiones occidentales se recuperaron con mayor rapidez y de forma más decisiva. Las invasiones tuvieron también espectaculares repercusiones en el primer estado bizantino, pero en Occidente, desembocaron en la desaparición de la autoridad imperial, mientras que en el este, la autoridad imperial sobrevivió a las grandes incursiones de godos, eslavos, persas y árabes que llevaron a los invasores incluso hasta los pies de las inexpugnables murallas de Constantinopla en el siglo VII, cuando las tribus eslavas controlaban la mayor parte de Grecia. Ahora bien, la amenaza que se cernía sobre la economía de todo el Mediterráneo procedía de la embestida de un agresor completamente diferente. En la década de 540 llegó al Mediterráneo la peste, posiblemente la bubónica y neumónica, de patología muy similar a la peste negra del siglo XIV.[28] Igual que la peste negra, la peste de la época de Justiniano se cobró la vida de una inmensa cantidad de personas, tal vez el 30 por 100 de la población de Bizancio, y más en especial de los residentes de las ciudades. Los inviernos fríos y secos del Mediterráneo oriental habían traído la sequía y la hambruna, y es posible que cambios climáticos similares mucho más al este liberaran la peste de los territorios de Asia oriental, donde era residualmente endémica, y permitieran que la enfermedad se extendiera hacia el oeste.[29] Por añadidura, una fase de enfriamiento, a finales del Imperio Romano, podría haber resultado en el deterioro del suelo, al mismo tiempo que el abandono de las terrazas construidas para el cultivo de viñas y olivos pudo haber desembocado en corrimientos de tierras y erosión. Sin embargo, estamos ante el problema del huevo y la gallina: el abandono de las viñas y de los olivares presupone una disminución de la demanda, y algo tenía que haber motiva-

do dicho descenso. Otro punto de vista sostiene que la sobreexplotación del suelo por una población que se había multiplicado a gran velocidad en las costas del Mediterráneo, que exigía más y más trigo y cereales, desnudó el suelo de árboles y de otros arbustos protectores, a raíz de lo cual, la capa superficial del suelo fue arrastrada hasta las desembocaduras de los ríos, que quedaron obstruidas por los sedimentos. Por lo tanto, una serie de accidentes ecológicos (puesto que los habitantes de aquellos años no podían darse cuenta de los efectos de sus acciones) deterioraron el suelo cultivable que les alimentaba, provocando hambrunas y sequías. Sería de esperar entonces que el descenso demográfico por todo el Mediterráneo se hubiera iniciado antes de la llegada de la peste, que se abatió con más violencia aún sobre una población ya debilitada debido a la falta de defensas frente a las enfermedades consecuencia de la escasez alimentaria y de las epidemias locales de enfermedades menos virulentas.[30] Todo lo anterior puede parecer bastante teórico, pero tenemos las pruebas suficientes, del norte de África, de Éfeso en Asia Menor, de Olimpia en Grecia, de Nora en Cerdeña y de Luni en el noroeste de Italia, que demuestran que la sedimentación y la obstrucción de los ríos ocurrió.[31]

Durante su reinado, el emperador bizantino Justiniano I (527-565) realizó enérgicos esfuerzos, pese a la expansión de la epidemia, para reinstaurar la hegemonía romana sobre todo el Mediterráneo. Antes del ataque de la peste, Justiniano ya había recuperado el control de Cartago (534), ciudad en la que invirtió una gran cantidad de dinero, edificando un nuevo pórtico en su famoso puerto circular, y construyendo también nuevas murallas rodeadas de nuevos fosos, puesto que los acontecimientos ocurridos un siglo atrás habían demostrado que incluso una ciudad del norte de África podía ser vulnerable a un ataque por tierra. Al desmoronamiento del reino vándalo le siguió la guerra gótica en Italia; los ejércitos bizantinos, acaudillados

por Belisario, el brillante general de Justiniano, barrieron Sicilia y, apenas dos años después de la caída de Cartago, conquistaron Nápoles utilizando una treta ya clásica, entrar en la ciudad a través de un túnel. Justiniano consideraba la recuperación de Italia una cuestión de especial prestigio; Rávena, que había sido la capital de los reyes ostrogodos, se convirtió una vez más en la sede de los funcionarios del imperio, los exarcas, y su puerto, Classis, recuperó su función de puerto de amarre de la armada bizantina. El puerto de Nápoles fue fortificado, puesto que después de que Belisario hubiera recuperado la ciudad para el emperador, los enemigos godos de Justiniano seguían descontrolados.[32] El largo brazo de Bizancio se extendía incluso hasta la costa cercana a Génova, las primeras señales de actividad económica en una región que se convertiría en uno de los grandes centros de comercio del Mediterráneo medieval.[33] Justiniano, a quien no le arredraba tener que luchar en varios frentes, también envió ejércitos al sur de España, donde se enfrentó a la oposición de los visigodos y se hizo con el control de la región alrededor de Cartagena. Con Cerdeña y las Baleares también bajo soberanía bizantina, se creó una cadena de comunicaciones que, desde el corazón del territorio bizantino, se extendía en dirección a Ceuta y hasta el estrecho de Gibraltar.

El intento de Justiniano de restaurar un Imperio Romano pan-mediterráneo sometió los recursos de Constantinopla a una gran presión en una época de crisis económica en la que la guerra y la peste habían dañado gravemente a Italia.[34] Pese al desplome demográfico que siguió a la epidemia de peste, los intentos de mejorar los puertos y de reforzar las defensas de las ciudades portuarias siguieron adelante con optimismo. A fin de reforzar los vínculos entre Constantinopla e Italia, la ciudad de Dirraquio (la antigua Epidamnos) fue rodeada de una impresionante serie de murallas y torres, parte de las cuales todavía permanecen en pie. Dirraquio estaba situada en el extremo occi-

dental de la ruta terrestre que llevaba a Constantinopla, la Vía Egnatia, aunque obras similares en Corinto facilitaron también el acceso marítimo al Egeo, pese a que una gran parte de la población, muy reducida por la peste, hubiera huido a refugiarse a la isla egea de Egina.[35] Una historia similar puede explicarse de Cartago. Las obras del puerto no garantizaron la vitalidad económica de la ciudad. Después de que los bizantinos recuperaran Cartago, la cantidad de ánforas orientales disminuyó de forma muy significativa. Paradójicamente, en el preciso momento en el que el imperio oriental imponía su control sobre Cartago, los lazos comerciales con el este se debilitaron, y es posible que la causa de este declive del comercio fuera la reanudación de los intentos de someter el comercio de los cereales y del trigo al control estatal.[36]

El siglo VI fue también un siglo en el que el Mediterráneo oriental vivió vicisitudes muy diversas; Éfeso experimentó un espectacular declive, igual que Atenas y Delfos, aunque Alejandría conservó su dinamismo, y su población de unos cien mil habitantes, hasta mediados de siglo. En algunos lugares, no obstante, surgió una nueva vitalidad: en el siglo VII, después de un terremoto, la ciudad de Gortina, en Creta, fue adornada con elegantes nuevos edificios y se convirtió en el centro de una próspera industria alfarera. Una de las ventajas de Creta, y también de Chipre, era que las invasiones eslavas no habían llegado a estas islas. Los tesoros de monedas de oro de principios del siglo VII dan fe de su ininterrumpida prosperidad. Varias islas egeas, como Samos o Quíos, acogieron a los refugiados que huían de los eslavos, y se vieron revitalizadas por la llegada de nuevos habitantes en una época en la que la población disminuía en otros lugares.[37] La «ley marítima rodia» se impuso como el código marítimo que se aplicaba en Bizancio y más allá.[38] Bizancio no se enfrentó solo a los bárbaros del norte, sino también a la sofisticada amenaza de los antiguos rivales del mundo

griego, los emperadores persas, cuyas invasiones tuvieron efectos devastadores sobre las ciudades de la costa mediterránea. Sardis, hasta el año 616, fue una impresionante capital regional, cuyas calles, bordeadas de pórticos, estaban pavimentadas con mármol, y tenía una de las mayores sinagogas el Mediterráneo; los persas destruyeron la ciudad y dejaron una montaña de ruinas calcinadas, y Sardis nunca fue reconstruida. Pérgamo, famosa por su biblioteca, sufrió la misma suerte.[39]

Algunas de las antiguas redes comerciales sobrevivieron a estas calamidades, e incluso adquirieron nueva vitalidad. Cuando se reinstauró en la región el dominio bizantino, Classis exportaba trigo de la cuenca del Po. Por otra parte, se debilitaron los lazos de Nápoles con África, que en el pasado había suministrado grandes cantidades de trigo a esta ciudad, una reducción que puede medirse a partir de la disminución de la cantidad de cerámica africana, antes muy abundante, descubierta en los niveles del siglo VI de los yacimientos arqueológicos de Nápoles.[40] La decadencia de la cerámica de *terra sigillata* africana se contrapone a la llegada a Nápoles de grandes cantidades de cerámica procedente del Mediterráneo oriental, entre la que podemos encontrar ánforas de Samos, una de las islas que florecieron mientras la Grecia continental se derrumbaba bajo el dominio de los eslavos.[41] De hecho, alrededor del año 600, apareció cerámica de Samos en Roma, Rávena, Siracusa y Cartago; por lo tanto, parece evidente que se mantuvieron los vínculos entre los territorios recién recuperados en Italia y África, y tal vez se vieran incluso reforzados. El sur de Italia y Sicilia mantuvieron sus vínculos con el mundo exterior, y los monarcas lombardos del sur de Italia pudieron acuñar monedas de oro. El Adriático se había convertido en un lago periférico bizantino, y es en este período cuando, en su parte más superior, empiezan a detectarse los primeros movimientos en un grupo de cenagosas radas, las comunidades a partir de las cuales surgi-

ría Venecia. Las condiciones eran más difíciles más al oeste. Luni inició una caída en picado de la que nunca se recuperaría, y alrededor del año 600, sus habitantes solo podían acuñar monedas de plomo.[42] Génova y Bizancio mantenían algunos lazos, pero es posible que fueran más políticos que comerciales. Marsella seguía a la cabeza de los centros de comercio del Mediterráneo occidental, pero ya no era más que una pálida sombra de la gran ciudad griega del pasado. En el siglo VI, se redujo el número de ánforas orientales, al llegar el año 600, apenas superaban la cuarta parte de las que solían llegar alrededor del año 500, y en el siglo VII, desaparecieron. Por otra parte, en el siglo VI, se observa una recuperación de las ánforas africanas, lo que demuestra que el comercio de media distancia en el Mediterráneo occidental seguía funcionando a través de Marsella. Los contactos con el este tampoco se cortaron por completo. El obispo Gregorio de Tours, cronista de los espantosamente brutales reyes merovingios de Galia, mencionaba vino procedente de los puertos sirio-palestinos de Gaza y de Laodicea,[43] una afirmación que ha sido corroborada de forma asombrosa por el pecio de un barco de la época de Gregorio descubierto cerca de Port Cros, en la costa del sur de Francia. El barco transportaba ánforas de vino del Egeo y de Gaza.[44]

De este período se han identificado unos ochenta pecios. Alrededor del año 600, un barco que transportaba brea, cerámica norteafricana, ánforas y jarras de Gaza con inscripciones en escritura griega naufragó frente a la costa del sur de Francia; la construcción del barco era deficiente, a base de madera delgada y juntas mal ensambladas y, por lo tanto, era previsible que se fuera a pique. El barco no era grande, desplazaba menos de 50 toneladas y su capacidad no llegaba a los 8.000 modios de trigo, apenas una fracción de la de los barcos cerealeros romanos.[45] Los cargueros de los siglos VI y VII eran más pequeños que sus antecesores romanos. Un pecio hallado frente a las costas de

Turquía, en Yassi Ada, que data de alrededor del año 626, fue construido usando clavos más ligeros que los que hubieran utilizado los romanos; desplazaba algo más de 50 toneladas y su construcción era barata y de mala calidad, «duraba el tiempo suficiente para sacarle un buen beneficio».[46] Por otra parte, tenía una cocina muy bien equipada, con techo cubierto de tejas, y su contenido, cuencos, platos y tazas, parece indicar que procedía del Egeo y de Constantinopla.[47] De vez en cuando, también se hundían barcos con cargas más valiosas: el pecio Marzameni de Sicilia data de alrededor del año 540, y transportaba hasta 300 toneladas de mármol verde y blanco. El barco transportaba también el mobiliario y la decoración de toda una iglesia, similar a los que adornaban las iglesias de Rávena y de Libia. Estas piezas habían sido enviadas al otro lado del mar como propaganda de la uniformidad religiosa: un estilo único de diseño de iglesia debía reflejar una teología única bajo un único emperador, Justiniano el grande.[48] Los pecios del Mediterráneo oriental apuntan a la existencia de contactos más intensos entre las islas y las costas. Un barco naufragado frente a la costa del suroeste de Turquía, en Iskandil Burnu, y que data de finales del siglo VI, transportaba vino de Gaza y lo que ha sido identificado como una cazuela kosher, así que es muy posible que el armador del barco fuera judío (igual que en la historia de Amaranto, el capitán judío de principios del siglo V).[49]

El balance final de Bizancio combina las pruebas de una profunda depresión económica con las pruebas que demuestran una vitalidad constante, más marcada en las islas del Mediterráneo oriental, algo que solo podría esperarse después del terremoto demográfico consecuencia de la epidemia de peste. El mapa comercial del Mediterráneo se modificó por completo, los antiguos centros desparecieron mientras otros nuevos adquirían vitalidad. Los nodos de vitalidad económica que habían

sobrevivido sembraron el germen del Mediterráneo bizantino e hicieron posible el resurgimiento de los siglos VIII y IX. Más hacia el oeste, la recuperación fue mucho más lenta y difícil.

Tercera parte

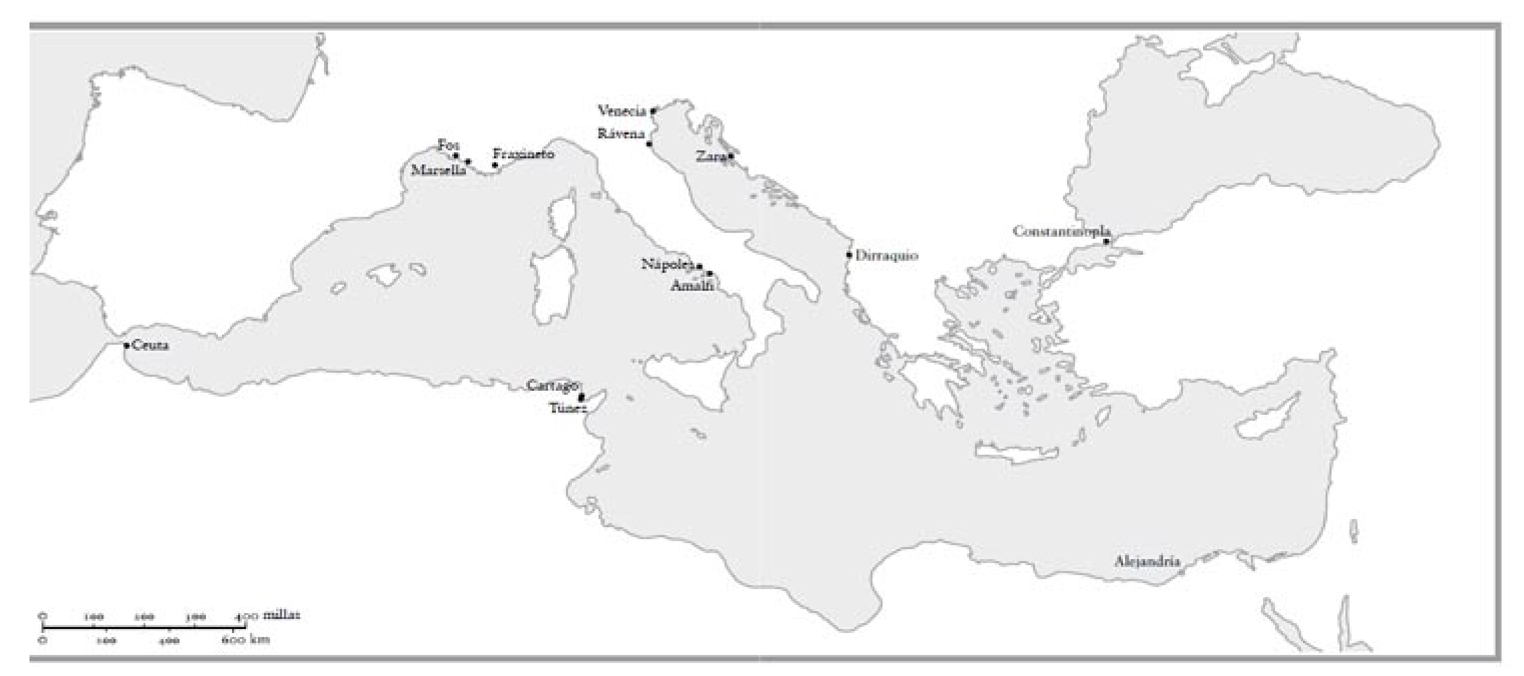
EL TERCER MEDITERRÁNEO, 600-1350

Capítulo 1
DEPRESIONES MEDITERRÁNEAS, 600-900

I

Al llegar el siglo VI, la unidad del Mediterráneo ya había quedado hecha pedazos; ya no era *mare nostrum*, ni política ni comercialmente. Se han llevado a cabo intentos de demostrar que la unidad fundamental del Mediterráneo, como espacio comercial al menos, sobrevivió hasta las conquistas musulmanas del siglo VII (que terminarían con la invasión de España en 711), o incluso hasta que el imperio franco del incestuoso asesino de masas Carlomagno se hizo con el control de Italia y Cataluña.[1] También se ha intentado demostrar que la recuperación comenzó mucho antes de lo que supusieron generaciones anteriores de historiadores, y que estaba ya muy avanzada en el siglo X o incluso en el siglo IX.[2] Resulta difícil discutirlo en el caso del Oriente bizantino, que ya había demostrado una cierta capacidad de recuperación, o en el caso de los territorios islámicos, que para entonces se extendían desde Siria y Egipto hasta España y Portugal, pero Occidente es más desconcertante. No es ninguna exageración afirmar que algunos historiadores señalan un declive en el mismo momento en que otros detectan expansión. A esto solo se puede responder que hubo variaciones regionales enormes, pero no responde a la pregunta de cuándo el Mediterráneo perdió y recuperó su unidad, y si de hecho la perdió. Del mismo modo que en la Antigüedad, la integración del Mediterráneo en una única área de comercio, y después en una única área política, había llevado muchos siglos, desde la Edad Oscura del siglo X a.C. hasta la creación del Imperio Romano, así, de igual modo, en la era del «Tercer Mediterráneo» el proceso de integración fue penosamente lento. La total integración política nunca se recuperaría, pese a todo el empeño que pusieron en ello los invasores árabes y, mucho más tarde, los turcos.

Los eslavos y otros enemigos le arrebataron a Bizancio una gran cantidad de sus territorios, y dejaron al imperio con varias posesiones valiosas. Sicilia, partes del sur de Italia, Chipre y las islas del Egeo permanecieron bajo hegemonía bizantina, y las minas de oro y plata en algunos de estos territorios enriquecieron al imperio.[3] Incluso Cerdeña y Mallorca estaban bajo la soberanía bizantina, ahora bien, no está claro si aún existía una red de comunicación mediterránea en funcionamiento. Constantinopla mantenía el control sobre Egipto, su principal fuente de aprovisionamiento de cereales, aunque la ciudad se había reducido considerablemente. Los mercaderes «sirios», y también los judíos, aparecen mencionados en las crónicas europeas occidentales, atestiguando así el ininterrumpido papel de los descendientes de los fenicios en las redes comerciales transmediterráneas. Los bizantinos se dieron cuenta de la grave amenaza que representaban para ellos no solo los pueblos bárbaros del norte sino también sus enemigos en el este. Pero, pese a la ocupación temporal persa de Jerusalén a principios del siglo VII, no serían los persas quienes acabaran con el poder bizantino en Siria y Egipto.


Venecia
Rávena
Zara
Fos
Marsella
Fraxineto
Constantinopla
Dirraquio
Nápoles
Amalfi
Ceuta
Cartago
Túnez
Alejandría
0 100 200 300 400 millas
0 200 400 600 km

Mucho más allá siguiendo las rutas comerciales recorridas por los mercaderes sirios en busca de perfumes y especias para vender en el Mediterráneo, más allá de los territorios de los nabateos que vivían en el desierto, a poca distancia tierra adentro de las costas orientales del mar Rojo, estaba naciendo una potencia religiosa y política que modificaría de forma permanente las relaciones entre las costas norte y sur del Mediterráneo. En la época de Mahoma (632), el objetivo de los musulmanes consistía en lograr la conversión de los pueblos paganos de Arabia, y la sumisión o la conversión de las tribus árabes judías. A la unificación de las tribus bajo la bandera del islam (palabra que significaba «sumisión», si no a Alá, al menos a aquellos que rendían culto a Alá) siguió una tremenda descarga de energía militar y política bajo el mando de los primeros «lugartenientes», *khalifas* (califas) que sucedieron a Mahoma y cuyos ejércitos conquistaron Jerusalén y Siria a los pocos años de la muerte del Profeta, antes de entrar en Egipto acaudillados por el comandante Amr ibn al-As en el año 641. Como era de esperar, Amr ibn al-As ya se las tenía con su jefe, el califa. La unidad absoluta de Dios era el principio central del islam, pero la unidad de sus seguidores tardó poco en romperse.

Aunque el islam no nació en el Mediterráneo, interactuó desde los primeros días con las religiones monoteístas rivales del Mediterráneo, el judaísmo y el cristianismo (también interactuó con el paganismo, pero de una manera negativa, porque los musulmanes se negaban a tolerar cualquier otra religión excepto el judaísmo, el cristianismo y, en Persia, el zoroastrismo). El islam ganó conversos entre los cristianos de Siria porque muchos de ellos eran miembros desafectos de las iglesias monofisitas perseguidas por la Iglesia griega. Los monofisitas entendían que Jesús no era un miembro igualitario de la Trinidad sino el Hijo de Dios generado dentro del tiempo, un tratamien-

to de Jesús que pudo haberles hecho el islam más aceptable a estos cristianos, porque los musulmanes aceptaban a Jesús, o Isa, como el mayor de los profetas después de Mahoma, y aceptaban que había nacido de la Virgen, al mismo tiempo que también insistían en que Isa solo era humano.[4] Otras características del islam recordaban las prácticas judías, sobre todo la prohibición de comer cerdo, las oraciones diarias regulares (cinco veces en el islam, tres veces en el judaísmo) y la ausencia de una casta sacerdotal a cargo de los ritos religiosos; esto último era algo que había prácticamente desaparecido del judaísmo posterior al templo. La visión musulmana era que la Biblia hebrea y el Nuevo Testamento eran textos corruptos de los que se había suprimido la profecía de la llegada del más grande de los profetas; por otra parte, los musulmanes reconocían que los judíos y los cristianos, los «Pueblos del Libro», adoraban al mismo Dios que los musulmanes. De ahí surgió el concepto del *dhimmi*, súbditos cristianos y judíos a quienes, a cambio del pago del impuesto de captación, o *jizyah*, se les garantizaba el derecho a seguir con su culto, siempre que no intentasen convertir a los musulmanes a su fe. De hecho, los impuestos que pagaban los *dhimmis* se convirtieron en uno de los pilares del estado islámico. Exentos del servicio militar, reservado a los musulmanes, los *dhimmis* sustentaban la maquinaria bélica a través del pago de sus impuestos. Por consiguiente, la rápida conversión de todos los coptos de Egipto o de todos los bereberes de África del Norte sería problemática, puesto que erosionaría la base impositiva del califato. Tenía sentido adoptar una actitud tolerante con los *dhimmis* que, según Bernard Lewis, el eminente historiador de Oriente Medio, eran «ciudadanos de segunda clase, pero ciudadanos». En otras palabras, se les consideraba parte integral de la sociedad y no una minoría extranjera; es

más, fuera de Arabia, en los siglos VII y VIII, fueron mayoría en toda la costa de Siria, en Egipto y en la remota España, por no hablar de territorios orientales como Persia.

La hostilidad de los coptos hacia el Bizancio ortodoxo facilitó la caída de Egipto a manos de un ejército árabe de quizás unos 12.000 soldados. El efecto inmediato en Constantinopla fue la interrupción de la ruta por la que se transportaban desde el Nilo los cereales estatales que alimentaban a los ciudadanos de Nueva Roma. Más tarde, en 674 y 717, Constantinopla se enfrentaría a los asedios árabes, pero por el momento los árabes permanecieron en África, y desde Egipto no pusieron la vista en el Mediterráneo sino que la dirigieron hacia el sur, hacia Nubia: conquistar los territorios cercanos al mar Rojo les permitiría consolidar su presencia en Arabia. El foco principal de la expansión árabe, inmediatamente después de la muerte de Mahoma, era Irak e Irán, dado que Persia era la mayor potencia en la región al norte de Arabia. Su objetivo inicial no era, por lo tanto, crear un imperio que se extendiera por todo el flanco sur del Mediterráneo. Sus conquistas mediterráneas eran secundarias. No se volvieron hacia el oeste, a Cirenaica, y entraron en los territorios de las tribus bereberes hasta después de ser rechazados en Nubia.[5]

Fue una decisión sensata. Mientras Cirenaica y la provincia de África permanecieran bajo dominio bizantino, siempre existiría el peligro de que sirvieran como bases desde las que iniciar una guerra de reconquista cuyo objetivo fuera Egipto. A fin de impedirlo, los árabes necesitaban hacerse con el control de las costas y de los fondeaderos de la costa norteafricana, y esto solo era posible con la ayuda de grandes contingentes recién llegados de Yemen, y de los propios bereberes, la población indígena de África del Norte, compuesta por una combinación de habitantes romanizados de las ciudades y de miembros de las tribus rurales de diversas afiliaciones religiosas. Los árabes tam-

bién necesitaban una flota, y una victoria naval «árabe» sobre los bizantinos en aguas de Rodas en una fecha tan temprana como 654 solo puede significar que consiguieron contratar tripulaciones cristianas locales: la batalla naval probablemente no fuera más que una escaramuza entre los griegos por un lado y los griegos, sirios y coptos por el otro. Las relaciones con los bereberes no siempre eran fáciles: las tribus bereberes paganas se convertían al islam, y después volvían a sus propias creencias en cuanto los árabes desaparecían más allá del horizonte; se dice que una tribu se convirtió al islam doce veces.[6] También había un gran número de bereberes cristianos y judíos, y se recuerda a la reina Kahina, posiblemente una bereber judía, como una guerrera muy valiente.[7] La islamización del norte de África bereber en el siglo VII fue rápida, superficial y nada permanente, pero resultó suficiente para atraer a las tropas bereberes en busca de botín, mientras los ejércitos musulmanes empezaban a enfrentarse a sus objetivos reales cerca de la ciudad bizantina de Cartago. A partir de la década de 660, conquistaron las ciudades menos importantes de la vieja provincia romana de África, o, como la llamaban ellos, Ifriqiya, y fundaron su propia ciudad para instalar una guarnición propia, lejos del Mediterráneo, en Qaywaran; les interesaba más la proximidad de tierras en las que sus camellos pudieran pastar antes que sacarle provecho al mar. En 698, acorralada por tierra, y sin el apoyo adecuado por mar desde Constantinopla, Cartago fue asediada por un ejército árabe de 40.000 soldados llegados desde Siria y otros lugares y a quienes se les sumaron tal vez unos 12.000 bereberes. Fue la conquista árabe de Cartago, más que la conquista de los romanos, casi 750 años antes, la que marcó el final de la extraordinaria historia de esta ciudad como centro de comercio y de imperio. Los árabes no le encontraron ninguna utilidad, y construyeron una ciudad nueva en las cercanías, Túnez. Bizancio había perdido otro de sus territorios más ricos; la

franja de España conquistada por Justiniano ya había sido absorbida por los visigodos en la década de 630, y solo le quedaba un resto de débil autoridad sobre Ceuta, Mallorca y Cerdeña. El poder bizantino en el Mediterráneo occidental, a todos los efectos, se había desvanecido.

II

A los historiadores del Mediterráneo, las conquistas musulmanas les plantean una paradoja. Según un punto de vista, fueron estas conquistas las que acabaron con la unidad del Mediterráneo; no obstante, el islam fue también quien sentó las bases y puso los cimientos para la creación de una nueva unidad de todo el Mediterráneo, aunque no abarcara todo el mar, porque las redes comerciales y de comunicación musulmanas estaban limitadas, en su mayor parte, a las costas del sur y del este. Los musulmanes forjaron estrechos vínculos comerciales con Constantinopla, Asia Menor y el Egeo bizantino, y con varios puertos italianos que continuaban bajo una laxa soberanía bizantina, sobre todo Venecia y Amalfi, pero en el sur de Galia y de Italia, sus habitantes conocieron el aspecto menos apetitoso de los marineros musulmanes, el de cazadores y traficantes de esclavos. Los esclavos se convirtieron en la principal mercancía que se transportaba entre Europa occidental y el mundo islámico, por lo general a través del Mediterráneo (también se abrieron nuevas rutas terrestres que llevaban esclavos desde Europa oriental a España, tras su paso por las clínicas de castración en los monasterios de Flandes). La persistencia de la piratería puede ser considerada como una prueba de que el comercio continuaba, porque no hay ganancias en la piratería cuando no hay nadie a quien robar; pero la mayoría de las víctimas de los «sarracenos» eran probablemente marineros de agua dulce capturados por los traficantes frente a las costas del sur de Italia y del sur de Francia. Se ha observado la ausencia de otros tres productos, el papiro, el oro y los textiles de lujo, después de

muchos siglos de ocupar un lugar destacado entre los que supuestamente habían sido los principales artículos del comercio. Sobre la base de su desaparición, el gran historiador belga Henri Pirenne argumentó que, en el Mediterráneo, los siglos VII y VIII marcaron la ruptura fundamental con la Antigüedad, y que el comercio se redujo a un «mero goteo».[8] Dado que la mayor parte del papiro se producía en Egipto, podría entenderse que la desaparición de este producto antiguo en la Europa occidental y su sustitución por el pergamino fabricado localmente podría indicar que había dejado de comercializarse en el Mediterráneo. El papado era una de las pocas instituciones que continuaron utilizando el papiro hasta los siglos X y XI, y Roma tenía la ventaja de estar cerca de los puertos que aún funcionaban en la bahía de Nápoles y en el golfo de Salerno y que mantenían vínculos con Constantinopla y con los territorios musulmanes.

Las pruebas de que este comercio continuaba activo, aunque no fuera voluminoso, existen. En el año 716, el rey franco de Galia, Chilperico II, les concedió a los monjes de Corbie unas considerables exenciones de impuestos y les permitió importar papiros y otros productos orientales a través de Fos-sur-Mer en el delta del Ródano; Chilperico, no obstante, solo estaba ratificando antiguos privilegios, de modo que esto no prueba que el comercio a través de Fos aún continuara activo.[9] En su apogeo, Fos canalizó hacia el norte, no solo cuero español y papiro (cincuenta manos cada año) sino también 10.000 libras de aceite, 30 toneles de apestosa salsa de pescado, 30 libras de pimienta, 150 libras de comino, además de enormes cantidades de higos, almendras y aceitunas, suponiendo que estas fueran las cantidades que de verdad llegaban.[10] Ya hemos visto antes que la cercana Marsella era uno de los pocos puertos en el Mediterráneo noroccidental que no había desaparecido por completo. Las investigaciones arqueológicas muestran que, en realidad, la ciudad creció durante el siglo VI y que los vínculos con Cartago

y su región se mantuvieron fuertes después de 600. Se acuñaba incluso una moneda de oro local que atestigua los vínculos mediterráneos, puesto que el interior de Europa occidental no tenía una fuente de oro fiable.[11] Ahora bien, a finales del siglo VII Marsella estaba sometida a presión. La pérdida de Cartago a manos de los árabes significó la ruptura de los vínculos con África. Se acabó el suministro de oro y no se podían acuñar monedas, y dejaron de llegar las ánforas orientales.

El escritor árabe del siglo IX ibn Jurdabdí describe un grupo de mercaderes judíos aventureros y multilingües conocidos con el nombre de Radhaniyyah, o «radanitas».[12] Ibn Jurdabdí menciona cuatro rutas por las que viajaban estos mercaderes: unos iban por tierra a través de Galia y, pasado Praga, hasta el reino de los búlgaros blancos que se extendía por los vastos espacios abiertos al norte del mar Negro; otros iban por mar desde Provenza a Egipto y después, bajando por el mar Rojo, hasta la India; o bien desde Antioquía, en el Levante, hasta Irak, India y Ceilán, y de nuevo por mar hasta el Lejano Oriente; otros más, sin embargo, partían de España y se dirigían hacia el Levante siguiendo la costa norteafricana, un ruta mucho más fácil de seguir por tierra que por mar, debido a los bajíos y a los vientos y corrientes contrarios.[13] Los mercaderes radanitas que regresaban del delta del Nilo podían llegar por barco a Constantinopla, o podían encontrar una ruta de regreso a Galia. Esta descripción de sus rutas les atribuye a los radanitas el papel de mercaderes de especias que comerciaban con condimentos, perfumes y medicinas, aunque sus contactos del norte les permitían llevar armas de hierro, pieles y esclavos al Mediterráneo, donde los compradores musulmanes, escasos de hierro, estaban más que dispuestos a comprar espadas del norte.[14] Además de los radanitas, muchos otros comerciantes, cristianos y musulmanes, trataban con esclavos; al llegar el año 961, en la Córdoba musulmana vivían 13.750 *saqaliba*, esclavos eslavos. La gue-

rra entre los pueblos germánicos y eslavos en los territorios vendos, la actual Alemania oriental, garantizaba el suministro regular y abundante de esclavos, y los términos *sclavus* y «eslavo» recuerdan el origen eslavonio de muchos de estos esclavos. Los esclavos de las fronteras eslavas llegaban también a Siria y Egipto, junto con los circasianos traídos desde el mar Negro.[15] Por espantoso que fueran, el destino de estos esclavos, incluso de aquellos que habían sobrevivido al trauma de la castración, no siempre era comparable con el destino de aquellas inmensas cantidades de esclavos que en los siglos posteriores serían transportados a través del Atlántico hacia el continente americano. Los jóvenes de aspecto robusto no eran emasculados, sino que entraban servir en la guardia del emir de Córdoba, y algunas veces ascendían en el escalafón militar hasta ocupar puestos de mando. Por otra parte, las mujeres podía ingresar en el cerrado mundo del harén, y los jóvenes bien parecidos acababan en posesión de algún príncipe pederasta. Un mercader que encaja bien en la etiqueta de radanita era Abraham de Zaragoza, un judío español que gozaba de la protección personal del emperador franco Luis el Piadoso. Abraham, en el año 828 estaba en activo y exento del pago de peajes, y se le permitió explícitamente comprar esclavos extranjeros y venderlos en los territorios francos, pero en 846 el arzobispo de Lyon acusó a los mercaderes judíos de no buscar sus fuentes de abastecimiento más allá de las ciudades de Provenza y de venderles esclavos cristianos a sus clientes en Córdoba.[16]

Mientras que el poder naval romano se había basado en la extinción de los piratas, el poder naval musulmán se basaba en el ejercicio de la piratería, y así, a los griegos, coptos, bereberes y españoles que, sin duda, tripulaban las naves les resultó muy tentador prestar servicio en las flotas árabes. Los barcos occidentales eran el blanco preferido de los piratas al servicio de los gobernantes musulmanes. Un autor árabe del siglo IX escribiría

que los barcos cristianos en el Mediterráneo podían ser tratados como objetivos legítimos por los piratas musulmanes cuando las naves se dirigieran a otras tierras cristianas; si capturaban un barco y su capitán insistía en que navegaba bajo la protección de un gobernante musulmán, por ejemplo, un emir de Andalucía, se le podía exigir una prueba documental.[17] Si bien la invasión de España por los ejércitos árabes y bereberes en el año 711 apenas había supuesto algunas operaciones navales, sin contar la más fundamental, la travesía del estrecho de Gibraltar, durante el resto del siglo VIII las flotas musulmanas afirmarían su presencia en el Mediterráneo occidental. Después de la caída de Cartago en 698, la marina bizantina reprimiría con celeridad un brote de piratería, pero los bizantinos habían perdido el control efectivo de los mares al oeste de Sicilia, lo que permitió a las flotas árabes operar con entera libertad en aguas de las islas y de las costas que todavía reconocían, por poco que fuera, la soberanía del gobierno bizantino: las islas Baleares, Cerdeña, y la costa ligur.[18]

Alrededor del año 800, la seguridad de esta región había sufrido un grave deterioro, y las escaramuzas marítimas se extendieron por todo el Mediterráneo occidental. En general, se suelen presentar estos episodios como una lucha para rechazar a los invasores árabes que intentaban conquistar las islas mediterráneas. Sin embargo, a las flotas árabes les interesaba más a menudo el botín (incluidos los cautivos, que podían vender), que procurar extender el dominio del islam. También a los cristianos les interesaba capturar esclavos y conseguir botín, pese a que, obviamente, se mantenían a la defensiva. Además, y precisamente porque ahora había una gran potencia en el oeste dispuesta a luchar contras las armadas árabes, la tensión aumentó y con ella la audacia de los piratas. En el año 798, las armadas árabes atacaron las islas Baleares, que no habían sido un objetivo en la primera invasión de España. Los isleños, conscientes

de que Constantinopla no podía ofrecerles ninguna ayuda, acudieron al monarca de Galia y del norte de Italia, Carlomagno, a quien reconocieron como su nuevo soberano. Carlomagno envió algunas tropas y los árabes fueron rechazados la siguiente ocasión en la que asaltaron las islas.[19] Carlomagno le ordenó a su hijo Luis armar una flota con la misión de defender el delta del Ródano, y encargó nuevas defensas costeras para proteger los puertos del sur de Francia y del noroeste de Italia. Hadumar, el conde franco de Génova, se puso al mando de una flota contra los árabes que invadían Córcega, y murió en la lucha. El combate continuó frente a las costas de Córcega y Cerdeña, y un almirante franco llamado Burchard destruyó trece naves enemigas. Mientras tanto, los venecianos (de los que hablaremos más adelante) patrullaban las aguas frente a Sicilia y África del Norte y ellos, o bien otras naves al servicio de los bizantinos, consiguieron notables victorias contra los barcos de al-Andalus, la España musulmana. En 812, los bizantinos hundieron trece barcos árabes que atacaron la pequeña, pero muy valiosa estratégicamente, isla de Lampedusa, entre Sicilia y África. No pasaría mucho tiempo antes de que los norteafricanos decidieran que las cosas ya habían llegado demasiado lejos, y acordaron una tregua de diez años con Gregorio, el gobernador de la Sicilia bizantina.[20] Las flotas cristianas controlaban ahora el oeste de Sicilia, mientras que los bizantinos consiguieron un muy necesario respiro en el Mediterráneo central, puesto que las incursiones árabes en Sicilia y Calabria habían causado graves daños en las indefensas ciudades y los pueblos costeros.

Por desgracia para los bizantinos, los musulmanes decidieron que querían de Sicilia algo más que esclavos y botín, y en 827 lanzaron una invasión que poco a poco puso a toda la isla bajo control de los emires aglabís del norte de África, tras lo cual, reanudaron sus asaltos contra Cerdeña y Córcega. Los francos respondieron con una ambiciosa ofensiva naval contra la costa

africana, pero tenían un problema: que la armada franca carecía de una base permanente, y una sola derrota en Sousse, después de haber ganado una sucesión de batallas, bastó para expulsar a los francos de África. En cualquier caso, tras la muerte de Carlomagno en 814, el imperio franco ya había pasado su apogeo, y las rivalidades internas desviaron la atención de su sucesor, Luis el Piadoso del Mediterráneo occidental. Alrededor de 840, los árabes se vieron libres para atacar Marsella, Arlés y Roma, y para gran vergüenza de los bizantinos y de los francos, que reivindicaban cada uno por su lado la hegemonía sobre el sur de Italia, una flota árabe capturó el puerto de Bari en 847, y fundó allí un emirato que duró hasta 871, cuando los francos y los bizantinos aprendieron por fin a trabajar juntos el tiempo suficiente para expulsar a los musulmanes.[21] Después de varios tímidos intentos en el siglo IX, los piratas árabes consiguieron en el siglo X fijar sus bases en la costa de Provenza y un poco hacia el interior, en Fraxinetum (La Garde-Freinet). La piratería árabe representaba un peligro muy grave para el comercio cristiano que salía de Provenza, al mismo tiempo que proveía a los musulmanes de una fuente de esclavos y botín de guerra.[22]

III

El éxito de los bizantinos frente al avance árabe fue variable. A principios del siglo VIII, tras contener a los árabes al pie de las murallas de Constantinopla en el año 718, movilizaron sus flotas en el Mediterráneo, aunque las revueltas locales, sobre todo en Sicilia, pusieron en peligro su control sobre las rutas marítimas del Mediterráneo. Desde el siglo VI, en la marina bizantina había predominado el dromón, una variante de la galera de guerra que, con el paso del tiempo, fue aumentado de tamaño y se convertiría en el barco de guerra más habitual en todo el Mediterráneo hasta el siglo XII; sus características incluían el uso de una vela latina en lugar de la vela cuadra, bancos de remos situados bajo la cubierta principal y, posiblemente, una cons-

trucción de cuadernas en lugar de la de casco trincado. En sus orígenes, el dromón estaba propulsado por una pequeña tripulación de cincuenta remeros, uno a cada lado (convirtiéndolo así en «monorremes»), más tarde evolucionó hasta convertirse en un birreme, donde cada remo lo manejaba una pareja de remeros, y los remeros podían llegar hasta los 150 hombres.[23] Las flotas musulmanas, equipadas con naves similares, se enfrentaban a una gran dificultad: los bajíos, las rocas y los bancos de arena en la costa norteafricana hacían difícil la navegación costera en dirección este-oeste. Los barcos se veían obligados a escoger rutas más al norte que iban de isla en isla, lo que, además de la piratería y el esclavismo, era una buena razón por la que las marinas árabes se internaron en las aguas alrededor de las islas Baleares, Cerdeña y Sicilia. [24] Decir que estas flotas «controlaban las aguas» no es más que una descripción abreviada de cómo operaban las flotas: si querían patrullar con eficacia una zona marítima, era vital que las galeras tuviesen acceso a puertos amigos donde pudiesen abastecerse. El control remoto mediante flotas enviadas desde los territorios de Bizancio era imposible, y la mejor opción consistía en establecer bases bizantinas en la frontera marítima.[25] Los bizantinos consiguieron controlar las aguas al norte de Chipre y Creta (que perdieron durante un tiempo a manos de los árabes), lo que les permitió mantener las comunicaciones en el Egeo y un poco más allá, pero la situación era más peligrosa en los regiones limítrofes del imperio bizantino, en especial en el Adriático.

Las dificultades de los bizantinos en esta región no comenzaron con los árabes, que capturaron Bari relativamente tarde, sino con los francos, que al llegar el final del siglo VIII ya gobernaban grandes extensiones de Italia, incluida (en 751) la antigua provincia bizantina, o exarcado, cuya capital estaba en Rávena. Los ejércitos francos todavía continuaban activos cerca del Adriático en la década de 790, cuando Carlomagno aplastó al

grande y próspero imperio de los ávaros y anexionó a su imperio extensas regiones de lo que ahora son Eslovenia, Hungría y el norte de los Balcanes. En el año 791, los francos se hicieron con Istria, la península montañosa al norte del Adriático, que todavía estaba, al menos en teoría, bajo la autoridad bizantina.[26] Estas campañas provocaron un conflicto de intereses entre francos y bizantinos. Los resentimientos entre los francos y los bizantinos se vieron complicados por la coronación de Carlomagno como emperador romano occidental el día de Navidad de 800 en Roma, aun cuando el nuevo emperador se burlara de este acontecimiento considerándolo un hecho de menor importancia. Los monarcas de Bizancio, hasta la caída del imperio bizantino en 1453, continuaron mostrándose muy susceptibles con relación a su reivindicación de ser los auténticos sucesores del Imperio Romano. Las noticias que anunciaban que Carlomagno se planteaba la posibilidad de apoderarse de Sicilia intensificaron la inquietud. Incluso parecía que el emperador franco estuviera intrigando con el califa abasí de Bagdad, Harún al-Rashid, que le envió un elefante en muestra de su estima, y también las llaves de la iglesia del Santo Sepulcro en Jerusalén, sobre la que los bizantinos reivindicaban su autoridad protectora.

Desde Constantinopla, el Adriático se veía como la primera línea de defensa contra los ejércitos y armadas hostiles que intentaban penetrar en el corazón de los territorios bizantinos. La defensa de la Via Egnatia que iba desde Dirraquio a Tesalónica tenía una razón militar, bastante alejada de su importancia como ruta comercial.[27] Por lo tanto, los bizantinos dedicaron su energía a defender las costas dálmatas y albanesas de los francos, los eslavos, los árabes y de otros invasores y asaltantes. A pesar de la supervivencia de unos magníficos mosaicos de la primera época bizantina en ciudades como Porec, en Istria, esta era una región en la que dominaba la iglesia latina y donde se

hablaba una forma de latín vulgar que evolucionaría hasta convertirse en la ahora desaparecida lengua dálmata.[28] La influencia bizantina abarcaba asimismo el lado italiano del Alto Adriático, y se extendía en forma de una media luna que rodeaba las lagunas y pantanos de Grado y bajaba por el lado italiano del mar, más allá de una serie de bancos de arena, o *lidi*, lidos, hasta el puerto de Comacchio, no muy lejos al norte de Rávena. La pérdida del exarcado de Rávena no había privado a Bizancio de todos sus dominios italianos, y, aunque esta región estuviera más habitada por peces que por seres humanos, y pese a que produjera más sal que trigo, resultó ser un bien insospechado.

Este era un mundo inestable en el que el agua y los sedimentos pugnaban por el control. En este punto, el Piave, el Po y el Adigio, y otros numerosos pequeños ríos, vertían sus residuos. Según el escritor del siglo vi, Casiodoro, los primeros habitantes de estos marjales vivían «como las aves acuáticas, ahora en el mar, ahora en la tierra», y su única riqueza eran el pescado y la sal, aunque tuvo que reconocer que, en cierto sentido, la sal era más preciosa que el oro porque todo el mundo necesita sal, pero debía de haber personas que no necesitaban oro. Casiodoro idealizó a los pobladores de los marjales, y afirmó que «todos comparten la misma comida y las casas, y por lo tanto no pueden envidiar los hogares de los otros, y están libres de los vicios que rigen el mundo».[29] Las invasiones bárbaras transformaron esta zona, no porque hubieran conquistado las lagunas, sino porque las convirtieron en refugio de todos aquellos que escapaban de los ejércitos del pueblo germánico conocido con el nombre de lombardos. Esta inmigración no ocurrió de golpe, sino que fueron apareciendo aldeas en Comacchio, Eraclea, Jesolo y Torcello, y en un grupo de pequeña islas alrededor de la «orilla alta», o Rivo Alto, nombre que se abreviaría más tarde a Rialto. La pequeña comunidad de Orcello tenía fábricas de vidrio que se remontaban al siglo vii. Comacchio había recibido

privilegios de los gobernantes lombardos, quizás alrededor de 715. Una isla, Grado, se convirtió en la sede de un patriarca, un grandioso título, cuya autoridad eclesiástica abarcaba todas las lagunas, aunque en ellas proliferaban también los obispos individuales, puesto que cualquier asentamiento, por pequeño que fuera su tamaño, tenía uno, y en los siglos VIII y IX comenzaron a erigirse impresionantes iglesias, un sólido indicador de que el comercio prosperaba.[30] Igual que en Dalmacia, los obispos seguían el rito latino, pese a que la lealtad política se dirigía a Constantinopla. Antes de la caída de los exarcados bizantinos, los habitantes de la zona solían buscar guía política y protección militar inmediata en Rávena, y ya incluso en una época tan temprana como el año 697, el exarca designó un comandante militar, o *dux*, para proteger las lagunas.[31] Después de la caída del exarcado en 751, el valor de las lagunas radicaba, paradójicamente, en su lejanía. Constituían una afirmación de la ininterrumpida presencia del verdadero Imperio Romano en el norte de Italia.

Tras la llegada de los francos a Italia a finales del siglo VIII, los habitantes de las lagunas se sintieron tentados de pasarse al bando del nuevo emperador romano Carlomagno. Sus ejércitos estaban cerca y Carlomagno supo atraerles con las promesas de privilegios comerciales en Lombardía y más allá. Además, los francos, al interesarse por la cultura clásica habían ganado respetabilidad, y habían comenzado a limar las asperezas de su identidad bárbara. En las lagunas y Dalmacia aparecieron facciones pro-francas y probizantinas. A principios del siglo IX, los bizantinos, decididos a sostener su posición, enviaron una flota al Alto Adriático, en cuyas aguas se enfrentaron a los francos. En 807, los bizantinos recuperaron la mayoría de las lagunas, y dos años más tarde sitiaron Comacchio, todavía leal a los francos, un asedio que tuvo el desafortunado efecto de atraer a un ejército y una armada francos a la región, al mando de Pipino,

rey de Italia. Pipino ahuyentó a la flota bizantina, dejando así muy desprotegidas las lagunas, y sitió el lido de Malamocco, con la esperanza de poder cruzar y llegar hasta el Rivo Alto y los asentamientos en el interior de la laguna; los relatos varían, pero todo parece indicar que Pipino fracasó. La crónica del siglo XIV del dogo Andrea Dandolo explica que los habitantes bombardearon a los francos con hogazas de pan para demostrarle al rey que el asedio no les perjudicaba y aún tenían comida en abundancia, un episodio asociado con tantos asedios que no es necesario creerlo.[32] Tanto los francos como los bizantinos llegaron a la conclusión de que esta guerra les apartaba de otras cuestiones mucho más importantes, y tenían hambre de paz. Carlomagno comprendió que si hacía concesiones conseguiría garantizarse que los bizantinos lo reconocieran como emperador, aunque fuera a regañadientes. En 812 se ideó una fórmula que respetaba las reivindicaciones de soberanía de los bizantinos sobre las lagunas, y que establecía un tributo anual de treinta y seis libras de plata que sus habitantes debían pagarles a los francos, quienes debían proporcionarles, además, ayuda naval para luchar contra los eslavos en Dalmacia. El pago del tributo no representaba una gran carga, porque la paz les dio a los habitantes de las lagunas acceso privilegiado a los mercados de Italia, y este rincón del Adriático, al disfrutar de la protección de los imperios del este y el oeste, pudo funcionar como canal de comunicación entre Europa occidental y Bizancio. Se trataba de una posición única a la que los mercaderes supieron sacarle el máximo provecho.

La ciudad de Venecia emergió de las lagunas, y de la guerra del Adriático con Carlomagno, y lo hizo en la forma de una entidad física, política y mercantil. El conflicto con los francos alentó a los pobladores dispersos de la laguna a unirse en un grupo de islas capaces de defenderse, protegidas de los invasores marítimos por un largo lido, y lo bastante alejadas de la cos-

ta como para disuadir a los invasores terrestres. Poco a poco los venecianos se extendieron por las islas más cercanas a Rialto. Hincaron pilotes de madera en la tierra fangosa y construyeron casas con la madera traída desde Istria. La primitiva Venecia no era una ciudad de mármol, y ni siquiera contaba con un obispo propio; el obispo más próximo residía en la isla de Castello, en la franja oriental de los asentamientos alrededor de Rialto.[33] Los venecianos eran igual de expertos en navegar con barcazas y bateas por el delta del Po como lo eran en navegar por el Adriático, pero las familias que sobresalieron y que mantuvieron un férreo control del cargo de *dux*, dogo, fueron sobre todo familias propietarias de granjas en tierra firme, porque en Venecia el comercio no era aún tan dominante como para que sus élites hubiesen perdido el interés en cultivar la tierra.[34]

Sin embargo, incluso antes de que Venecia se constituyese en una única ciudad, ya habían comenzado a forjarse los vínculos comerciales con lugares lejanos. Si bien el comercio en sal, pescado y madera no deberían subestimarse, lo cierto es que los venecianos encontraron un nicho empresarial en el limitado comercio de lujo entre Oriente y Occidente. Los competidores eran pocos, y en el siglo VIII Roma apenas recibía productos procedentes del otro lado del Mediterráneo. El volumen de las importaciones de lujo era pequeño, pero los beneficios grandes, debido a los riesgos y la escasez de los artículos que traían los venecianos: sedas, joyas, objetos de oro y reliquias de santos[35] que les vendían a los príncipes lombardos, a los reyes francos y a los obispos amantes del lujo, sobre todo en el valle del Po y regiones vecinas. Alrededor del Alto Adriático se han encontrado monedas bizantinas y algunas árabes. Cerca de Bolonia, junto al río Reno, una de las vías fluviales que desemboca en las lagunas, se descubrió un tesoro de monedas que datan de los tiempos de la guerra naval franco-bizantina formado por una mezcla de monedas de oro bizantinas, del sur de Italia y musul-

manas; las monedas bizantinas son de Constantinopla, y el oro musulmán incluye monedas de Egipto y de África del Norte. Este hallazgo parece indicar que el dinero viajaba en la barca fluvial de un mercader que tenía contactos por todo el Mediterráneo. En ocasiones, los barcos venecianos se alquilaban para llevar y traer embajadores a Constantinopla.[36] Ahora que Marsella estaba en decadencia, Venecia se había convertido en el puerto principal a través del cual se mantenía el contacto con el Mediterráneo oriental, contactos comerciales, diplomáticos y eclesiásticos.

De todos los viajeros que llegaron a Venecia procedentes de Oriente, el más importante fue un ciudadano de Judea muerto hacía mucho tiempo y llamado Marcos a quien se le atribuía la autoría de uno de los libros del Evangelio, y la fundación de la Iglesia de Alejandría. En el año 828 o 829, unos mercaderes venecianos en Alejandría robaron los huesos de Marcos, los metieron en un barril, los cubrieron con carne de cerdo y pasaron su carga de contrabando por los controles aduaneros de los musulmanes, que se negaron a buscar debajo de la carne porcina; si el robo de reliquias tenía éxito, se trataba de una señal inequívoca de que el santo daba su aprobación.[37] San Marco fue depositado en una capilla construida junto a la residencia del dogo, aunque esta capilla no se ampliaría hasta el siglo XI, cuando fue sometida a unas inmensas obras de ampliación que la transformarían en una gran basílica, que hasta el siglo XIX, cuando fue consagrada catedral, siguió siendo la capilla del dogo. Las reliquias de san Marcos no solo convirtieron a Venecia en un centro de tráfico de peregrinos, a expensas de Alejandría, sino que también significaba que Venecia se había apropiado de parte de la antigua identidad de Alejandría como una de las sedes patriarcales del cristianismo.[38] En virtud de sus estrechos vínculos con Constantinopla, Venecia también procuró sostener la cultura bizantina entre las glorias desaparecidas del Im-

perio Romano occidental. Los venecianos estaban comenzando a crear no solo una ciudad diferenciada construida en el agua, sino además una cultura y política propias, a caballo entre Europa occidental, Bizancio y el islam.

IV

El hecho de que Venecia, y un poco más tarde Amalfi, se convirtiesen en los principales centros de las limitadas comunicaciones entre el este y el oeste revela hasta qué punto se había roto la continuidad. Ambas eran ciudades nuevas. La magnitud del derrumbe del Imperio Romano había sido tal que los antiguos centros de comercio del Mediterráneo occidental habían desaparecido del mapa comercial. No ocurrió lo mismo en el Mediterráneo oriental, donde Alejandría sobrevivió a la crisis del siglo VI y se mantuvo como un centro de comercio floreciente después de la conquista de Egipto por los musulmanes. A finales el siglo VIII ya pueden verse señales de una recuperación general en Bizancio, pero Occidente tardó en recuperarse; lo que se había perdido eran los intensos y prósperos contactos transmediterráneos que se habían forjado cuando Roma gobernaba todo el mar. Bajo el dominio de Roma, los contactos no habían sido solo comerciales: las ideas religiosas habían circulado desde el este hacia la capital imperial, se habían copiado los estilos artísticos, y los soldados y los esclavos habían llegado desde sus remotas tierras natales. En la Edad Oscura los esclavos seguían yendo y viniendo, aunque en menor cantidad, pero las influencias culturales que circulaban de este a oeste adoptaron un cariz más exótico, puesto que las dádivas que llegaban de la corte de Constantinopla debían cruzar mares peligrosos antes de llegar a la corte de algún rey bárbaro, con permiso de los piratas y de las naves que hacían aguas.

Cuando los historiadores han intentado calcular el flujo del tráfico mediterráneo en esta época, han tenido que admitir que en el siglo VIII había mucho menos movimiento que en el siglo

IX, y no parece que sea sencillamente la consecuencia de la desaparición de los archivos escritos del siglo VIII, dado que las pruebas de naufragios en este mismo período también son menos abundantes.[39] De los 410 movimientos registrados en estos dos siglos, solo una cuarta parte data del siglo VIII, y en ella se incluyen viajes de misioneros, peregrinos, refugiados y embajadores, en general, viajes especiales. Solo se han podido identificar 22 viajes comerciales; los mercaderes musulmanes no querían internarse en tierra de infieles, y los comerciantes a los que hace referencia la documentación son judíos o sirios, aun cuando estos dos términos, «judío» y «sirio» acabaran convirtiéndose en denominaciones genéricas que significaban poco más que «mercader».[40] Los embajadores iban y venían entre Europa occidental y Bizancio con la misión de establecer nuevos contactos políticos, comerciales, eclesiásticos y culturales, y no viajaban porque estos contactos ya se hubieran forjado. Aunque en Europa occidental se hayan encontrado monedas árabes de los siglos VIII y IX, lo cierto es que estas monedas llegaron en mayor cantidad a finales del siglo VIII, cuando Carlomagno estaba construyendo su nuevo imperio franco que se extendía hasta el norte de España y el sur de Italia, y las monedas bizantinas no empezaron a aparecer en cantidades significativas hasta la mitad del siglo IX.[41] De hecho, muchas de estas monedas árabes eran europeas, acuñadas en la España musulmana.

La recuperación de los contactos entre los territorios del Mediterráneo occidental y oriental, y entre las costas norte y sur del Mediterráneo, dependería de las actividades de los grupos de mercaderes que pudieran desplazarse sin trabas a través de los mares. Numerosos factores podían determinar su capacidad de hacerlo: su identidad religiosa, los mecanismos legales que empleaban para controlar los riesgos y garantizarse benefi-

cios, y su capacidad para comunicarse entre ellos a través de enormes distancias. En el siglo x, estos grupos surgieron en los territorios musulmanes y en algunas regiones de Italia por igual.

Capítulo 2
CRUZANDO LOS LÍMITES ENTRE LA CRISTIANDAD Y EL ISLAM, 900-1050
I

La ampliación de los dominios árabes para incluir a Marruecos, España y después Sicilia significó que la mitad sur del Mediterráneo se convirtió en un lago regido por los musulmanes, lo que ofrecía nuevas y espléndidas oportunidades comerciales. Los mercaderes judíos ocupan un papel destacado en los archivos documentales. No está claro si se trata de un accidente de supervivencia, o si se debe a que tuvieron más éxito que los cristianos coptos y sirios, o que los musulmanes de África del Norte, España y Egipto. Hay razones para creer que los mercaderes no musulmanes tenían una ventaja clara. Las disposiciones legales que les prohibían vivir o incluso comerciar en tierra de infieles restringían la actividad de los musulmanes, unas normas que, con el paso de los siglos, significarían que los gobernantes de musulmanes en el Mediterráneo abrieran las puertas de sus ciudades a los mercaderes cristianos y judíos, aunque sus habitantes musulmanes se cuidaran mucho de aventurarse en Italia, Cataluña o Provenza.

La razón por la que se sabe tanto de los mercaderes judíos radica en los centenares de cartas y documentos comerciales de los comerciantes judíos que han sobrevivido en la colección conocida como la Geniza de El Cairo. A mediados del siglo VII, los invasores árabes de Egipto instalaron su base en Fustat (que significa «la zanja») en los límites de la moderna El Cairo, y solo más tarde trasladarían su capital a los alrededores de la gran ciudadela de la nueva El Cairo.[1] La población judía y copta de la ciudad se concentró entonces en El Cairo Viejo, o Fustat; en el siglo XI, un grupo de judíos reconstruyó la sinagoga de Ben Ezra incorporándole un almacén, o *genizah* en el piso superior

al que solo podía accederse por una escalera, y allí amontonaron sus documentos y manuscritos desechados. No querían destruir nada que llevase el nombre de Dios y, por extensión, no destruyeron nada escrito en caracteres hebreos. Se ha dicho con mucho acierto que la colección de la Geniza es «todo lo opuesto a un archivo», porque el objetivo era tirar los documentos sin destruirlos, enterrándolos, a todos los efectos, sobre el nivel del suelo, en lugar de crear una sala accesible que pudiese utilizarse para almacenar y sistematizar referencias.[2] La existencia de estos manuscritos llegó a conocimiento de los eruditos en 1896 cuando dos mujeres escocesas llevaron a Cambridge lo que parecía ser el texto hebreo del *Libro de la Sabiduría de Ben Sira*, o *Eclesiástico*, que hasta entonces solo se conocía en la versión griega preservada en la Septuaginta, y consignada por los judíos (y más tarde por los protestantes) a los Apócrifos no canónicos. Que fuera el original hebreo perdido o la traducción hebrea de un original griego, lo cierto es que seguía siendo un gran descubrimiento. En Cambridge, el profesor del Talmud, el doctor Solomon Schechter, se entusiasmó tanto que viajó a El Cairo y negoció la compra de los contenidos del almacén de la sinagoga, llevándose casi las tres cuartas partes de los manuscritos, a menudo minúsculos trozos de textos pisoteados, rotos y arrugados, mezclados en tal caos que ha sido necesario un centenar de años para clasificarlos (otros fragmentos ya habían salido trozo a trozo al mercado y habían acabado dispersos entre San Petersburgo y Nueva York).[3] La Geniza contenía una inmensa cantidad de correspondencia comercial —a menudo, por desgracia, sin fecha— y también correspondencia manuscrita de grandes personajes de la judería medieval, los más destacados, los españoles Moisés Maimónides, y Yehudá Halevi, filósofo y poeta, respectivamente.[4]

Antes de tener acceso a las cartas de los mercaderes contenidas en la Geniza, la información sobre la vida económica en el mundo islámico medieval se obtenía de las referencias en las crónicas, de la documentación de casos legales y de los hallazgos arqueológicos. Por consiguiente, el descubrimiento y conservación de este material fueron igual de importantes que la decisión de Shlomo Dov Goitein (que vivía en Israel y más tarde en Princeton) de investigar este material con la esperanza de poder reconstruir la vida social y económica de lo que él llamó «una sociedad mediterránea». Esta expresión plantea la pregunta de que hasta qué punto los «judíos de la Geniza» eran representativos de las sociedades comerciales del mundo mediterráneo en el período del que nos han llegado el mayor número de pruebas documentales, aproximadamente entre 950 y 1150. Ni siquiera es seguro que los miembros de la sinagoga de Ben Ezra fueran representativos de la judería egipcia. Su sinagoga seguía la antigua liturgia «palestina», la antecesora de la liturgia utilizada más tarde por los judíos en Italia y Alemania. Otra sinagoga servía las necesidades de los judíos «babilónicos», no solo los judíos iraquíes sino todos aquellos seguidores de esta liturgia rival, entre ellos los judíos sefardíes de Iberia. En Egipto había también muchos judíos caraítas que rechazaban la autoridad del Talmud, y algunos samaritanos. De todas formas, los judíos de Ben Ezra colmaron de honores a muchos judíos tunecinos ricos que vivían en Fustat y les convencieron de unirse también a su sinagoga, y esto es lo que podría explicar por qué los documentos de la Geniza contienen más información sobre los vínculos mediterráneos con Túnez y Sicilia que sobre los vínculos con España o Irak.

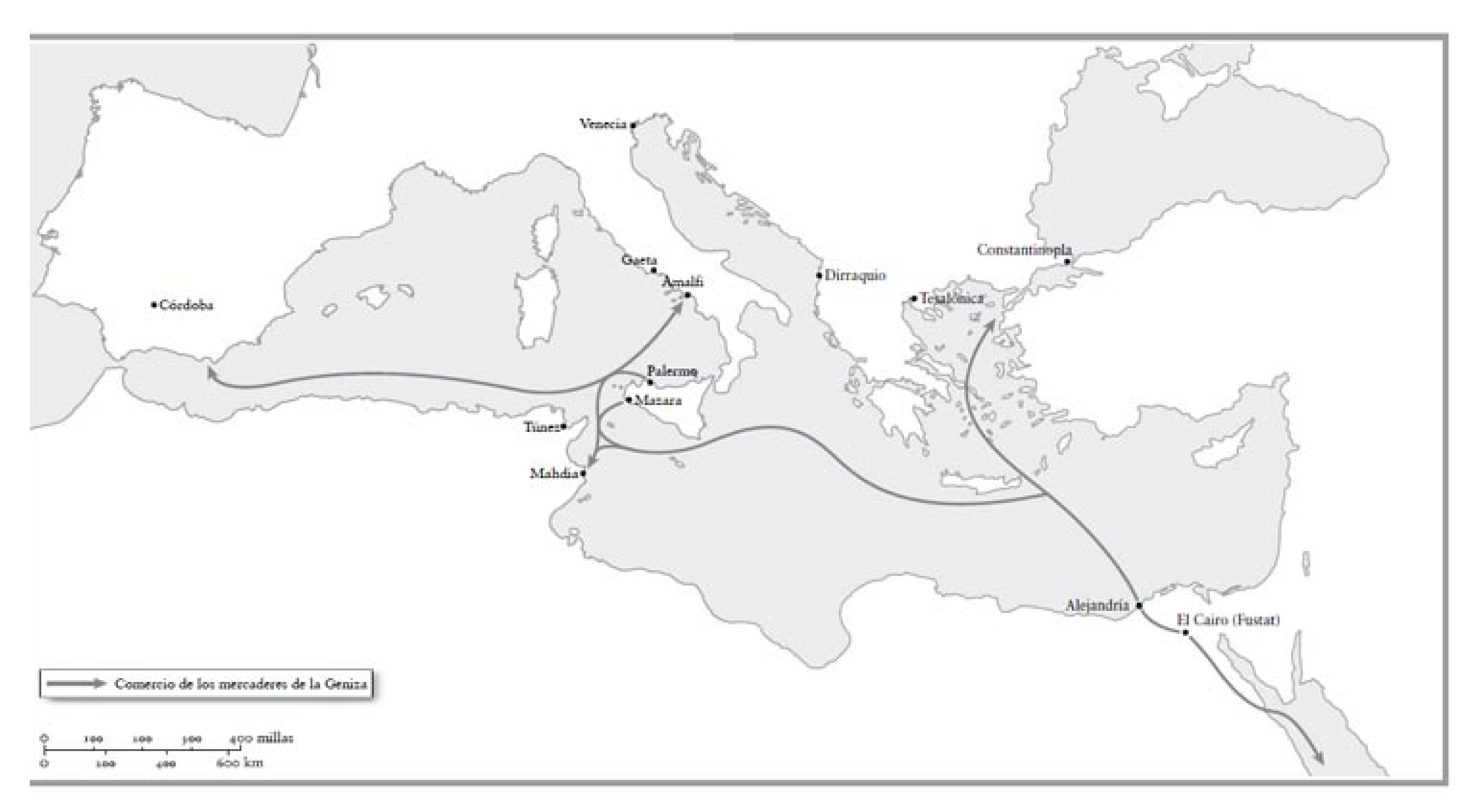
II

Los documentos de la Geniza no dejan constancia solo de la vida de aquellos que vivían en Fustat. Estos judíos se carteaban con sus familiares, amigos y agentes comerciales de casi todo el

Mediterráneo, incluidos al-Andalus, Sicilia y Bizancio, aunque el contacto con las ciudades del Occidente cristiano era limitado.[5] Los documentos contienen, además, numerosas referencias a mercaderes musulmanes, a quienes a menudo se confiaba el transporte terrestre de las mercancías (el tráfico terrestre a lo largo de la costa norteafricana era muy intenso) debido a que muchos judíos tenían escrúpulos a viajar por tierra en el sabbat, algo que resultaba difícil de evitar cuando se acompañaba a una caravana. Viajar por mar en el sabbat era menos complicado, siempre que no se zarpase ese día.[6] Quizás fuera este hecho tan sencillo, su preferencia religiosa por los viajes marítimos, lo que convirtió a los judíos de la Geniza en emprendedores mercaderes dispuestos a cruzar el Mediterráneo. Crearon una sociedad muy interrelacionada, con sus élites y costumbres propias, y forjaron vínculos entre ellos de lado a lado del Mediterráneo; concertaron alianzas matrimoniales entre familias de Fustat y Palermo, y algunos mercaderes poseían casas, e incluso esposas, en varios puertos. Una carta del siglo XI enviada desde Fustat parece indicar el alcance de estos contactos. Un tal ibn Yiju le escribió a su hermano José en Sicilia, ofreciéndole la mano de su hija al hijo de José, y comunicándole que su único hijo había muerto mientras ibn Yiju se encontraba en Yemen.[7] Esta era, por tanto, una sociedad mediterránea característica, pero que también miraba más allá del Mediterráneo, porque Egipto funcionaba como un puente entre la esfera comercial mediterránea y la del océano Índico, al que se llegaba por una corta ruta terrestre que llevaba al puerto de Aydhah en el mar Rojo. Los mercaderes administraban unas extensas redes comerciales que unían el Mediterráneo occidental a Yemen e India, y las especias orientales entraban en el Mediterráneo a través de Egipto.

Los judíos de la Geniza gozaban de una situación inmejorable para sacarle el mejor partido a la nueva prosperidad de las regiones musulmanas del Mediterráneo. Egipto era el motor

económico de la región. Alejandría recuperó su papel de centro del comercio y de comunicación y El Cairo prosperó como el eslabón central de la cadena que conectaba Alejandría, por el Nilo y el desierto, con el mar Rojo. El Cairo se convirtió asimismo en la capital del califato fatimí, que trasladó su base de poder y sede de gobierno al este, de Túnez a El Cairo en 969, desafiando las reivindicaciones de los califas abasíes en Bagdad y de los califas omeyas en Córdoba. Los fatimíes eran chiíes, pero eran conscientes de que gobernaban una población en la que los musulmanes suníes eran mayoría y que incluía también a muchos cristianos coptos y judíos, a quienes, en general, trataron con respeto. Cuando enarbolaron la bandera chií lo hicieron para reafirmarse frente a sus rivales suníes en el Mediterráneo y el este. Los fatimíes canalizaron el comercio que subía por el mar Rojo a través de Egipto y del que obtenían jugosos beneficios, y que les colocó en una posición de dominio en Oriente Medio que se refleja en las monedas de oro que acuñaron. Y lo consiguieron a expensas de los abasíes, que en el pasado habían vivido rodeados de lujo gracias a las rutas comerciales que llevaban desde el golfo Pérsico hasta el Tigris y el Éufrates, y que ahora veían cómo sus monedas de oro perdían valor a medida que se reducían sus beneficios. Fueron estas rutas del mar Rojo las que supieron explotar los mercaderes de la Geniza al venderles sus productos de lujo orientales a sus clientes en el Mediterráneo. [8]


Venecia
Gaeta
Amalfi
Dirraquio
Constantinopla
Tesalónica
Córdoba
Palermo
Mazara
Túnez
Mahdia
Alejandría
El Cairo (Fustat)
Comercio de los mercaderes de la Geniza
400 millas
600 km

Estos mercaderes judíos se especializaron en unos productos determinados y no se involucraron significativamente en el comercio de cereales, aunque este debió de ser muy activo, porque uno de los principales efectos de la creación del mundo islámico fue la nueva vitalidad que cobraron las ciudades del Levante y del norte de África: de hecho, algunas de ellas eran de nueva planta, ciudades guarnición como Fustat y Qayrawan, o puertos por los cuales pasaba el oro del Sahara, por ejemplo el de Mahdia (al-Mahdiyyah) y el de Túnez. Un gran parte de la población de las ciudades dependía de las importaciones de alimentos básicos y materias primas, entre ellas las fibras textiles y los metales que necesitaban para hacer funcionar sus industrias. En las ciudades, aparecieron prósperos grupos de artesanos especializados que fabricaban productos para la exportación y compraban alimentos procedentes de lugares remotos. Los tunecinos llegaron a depender del trigo siciliano, pero ellos (o los mercaderes de la Geniza que actuaban en su nombre) exportaban textiles de lino y algodón, a menudo producidos con algodón comprado en Sicilia. Esta simbiosis entre tierras separadas por el mar puede observarse en todo el Mediterráneo. España compraba cereales a Marruecos, y les vendía a los marroquíes sus productos acabados: tejidos, cerámica y metales forjados. Cuando lo permitieron las condiciones, los egipcios acudieron, igual que habían hecho en los siglos anteriores, a la Chipre bizantina y a Asia Menor para conseguir la madera que tanto necesitaban.[9]

Los mercaderes de la Geniza aprovecharon al máximo las oportunidades creadas por la expansión económica. Insatisfechos con los instrumentos comerciales cuyo uso dictaban las leyes judías, siguieron, por lo general, las prácticas comerciales musulmanas, que asignaban el riesgo de una operación comercial al socio comanditario en el país de origen, en lugar de ha-

cérselo asumir al agente viajero, como exigían los rabinos.[10] Así, los mercaderes más jóvenes podían hacer carrera como agentes o representantes de los grandes comerciantes sin temer la ruina total si su empresa fracasaba.[11] Los comerciantes utilizaron métodos sofisticados para transferir los pagos a través del Mediterráneo: conocían las cartas de crédito, las letras de cambio y los cheques, que eran vitales si los mercaderes viajeros querían pagar deudas, comprar productos cuando se necesitaban y cubrir gastos.[12] Comerciaban activamente en lino y seda, y los rollos de seda se utilizaban a menudo como una forma de inversión, guardándolos en un cajón hasta que necesitaban dinero en efectivo. El lino se producía en Egipto y se enviaba a Sicilia y Túnez, mientras que la seda, algunas veces, procedía de España o Sicilia; en Sicilia se hacían imitaciones de la seda persa; imitar la marca original era una práctica común en el mundo islámico, y no debe ser considerada una falsificación, sino una muestra de respeto.[13] Los mercaderes de la Geniza eran maestros en el arte de distinguir las diferentes calidades de la seda, y sabían que la mejor seda española podía pagarse a 33 dinares la libra en el puerto de entrada en Egipto, mientras que el precio de la seda siciliana de baja calidad podía caer hasta menos de dos dinares la libra.[14] El lino se comercializaba en grandes cantidades, hilado y en bruto, y se fabricaba un tipo de tela hecha en parte de lino que llevaba un nombre derivado de Fustat: «fustán», un nombre que los mercaderes italianos adoptarían para denominar los tejidos de lino y algodón producidos en cualquier lugar, incluso en Alemania, y que pasaría a los idiomas europeos modernos.

El mundo de los documentos de la Geniza se extendía hasta los límites occidentales de la Tierra conocida. Aunque al-Andalus, la España musulmana, no era un importante centro de actividad empresarial de los mercaderes de la Geniza, abundan, no obstante, las referencias a colegas que comenzaron en España.

Algunos, a quienes se les dio el nombre de *al-Andalusi* o *ha-Sefardi*, «el español», se movían por todo el Mediterráneo, por ejemplo la familia de Jacobo al-Andalusi, que a mediados del siglo XI vivía entre Sicilia, Túnez y Egipto.[15] El gran mercader Halfon ben Nethanel visitó España en los años 1128 a 1130, después viajó a India entre 1132 y 1134, y regresó a alAndalus en 1138 o 1139.[16] Sicilia era uno de los ejes centrales de la red de los comerciantes de la Geniza. Cuando fue conquistada por los musulmanes en el siglo IX, la primera ciudad en caer ante los invasores fue Mazara, al oeste de la isla, que se convertiría en la gran terminal de los barcos que llegaban de Egipto: las embarcaciones pequeñas transportaban mercancías desde Mahdia y otros puertos tunecinos y, una vez en Mazara, las mercancías se estibaban en cargueros más grandes que las transportaban hacia el este. Algunos de los barcos que cubrían la ruta entre al-Andalus, Sicilia y Egipto eran grandes; alrededor del año 1050, diez barcos grandes, cada uno con unos 500 pasajeros, llegaron a Palermo desde Alejandría. Mazara tenía un mercado famoso especializado en lino egipcio, y los mercaderes en Egipto esperaban ansiosos las noticias del precio del lino para decidir cuánto lino debían enviar hacia el oeste. La seda, muy utilizada en la confección de los ajuares de las novias egipcias, viajaba en dirección opuesta, junto con muchos otros productos textiles de calidad: almohadas, colchas y cubrecamas, alfombras y un objeto llamado *mandil*, o mantilla, que servía para cubrir el pelo de la novia.[17] Sicilia tenía grandes extensiones dedicadas a la pastura, y no tiene nada de particular que el cuero de buena calidad, algunas veces dorado, y el queso de cabra fuesen algunos de los valiosos productos de exportación de la isla.[18] El queso, incluso el fresco, se transportaba a lugares tan lejanos como Egipto.

No queremos sugerir con todo lo anterior que en la Sicilia musulmana reinara una calma absoluta; los bizantinos lanzaron ataques contra el este siciliano (el emperador estaba decidido a recuperar esta joya para Constantinopla) y los emires rivales peleaban entre ellos. Una conmovedora carta enviada a Egipto a principios del siglo XI describe las tristes experiencias de un tal José ben Samuel en la época en la que los bizantinos reanudaron sus ataques contra Sicilia. José había nacido en Túnez pero vivía en Egipto, donde se había casado, y también tenía una casa en Palermo. Un naufragio lo arrojó desnudo y sin un céntimo a las costas de África del Norte. Por fortuna, en Trípoli encontró a un judío que le debía dinero, y pudo comprarse ropa y emprender el viaje hacia Palermo, donde descubrió que un vecino había derribado su casa. En su carta, se lamentaba de no tener los fondos para llevar a ese hombre ante los jueces. En cualquier caso, consiguió enviar diez libras de seda y un puñado de monedas de oro a Egipto. Estaba dispuesto a correr el riesgo de que los barcos bizantinos lo descubrieran, pero quería regresar a Egipto, recoger a su esposa e hijo y llevarlos a Palermo, y se preguntaba si ella estaría de acuerdo, o bien si él tendría que divorciarse. Era costumbre entre los mercaderes viajeros dejar un acuerdo de divorcio condicional por si acaso morían sin testigos y sus esposas se quedaban desprotegidas, puesto que la ley judía les impedía volver a casarse. Este divorcio podía, si así lo deseaba ella, hacerse efectivo ahora, pero José le declaraba su amor a su esposa y afirmaba que solo había redactado el acuerdo de divorcio por temor a Dios y al destino que pudiera esperarle en ultramar. Continúa lastimero:

> ¡Y, oh Dios, oh Dios, mi Señor, el niño! Ocúpate tú de él según te dicten tus creencias religiosas que tan bien conozco. Cuando crezca, déjale que pase tiempo en compañía de un maestro.[19]

Los documentos de la Geniza contienen una gran cantidad de información sobre el transporte marítimo. La mayoría de los armadores eran musulmanes. Era una buena idea embarcarse

pronto y mantener la carga bajo estrecha vigilancia antes de la salida del barco; la costumbre solía ser la de embarcar el día anterior a la partida y pasar la noche inmerso en la plegaria y escribiendo cartas y redactando instrucciones de última hora. Por supuesto, los horarios eran algo inconcebible, y los barcos podían verse obligados a permanecer en puerto a causa de las tormentas, de los piratas o incluso de las interferencias gubernamentales, como ocurrió en el puerto de Palermo: en una ocasión, un barco que se disponía a zarpar hacia España, a finales de la temporada de navegación, fue incautado por el gobierno, y los pasajeros se encontraron varados en tierra todo el invierno. Uno de ellos se quejó de estar varado en Palermo «con las manos y los pies cortados», cosa que no debemos tomar al pie de la letra. La duración del viaje también era imprevisible; en 1062, un barco tardó en realizar la travesía entre Alejandría y Mazara diecisiete días, pero otra carta describe toda una semana dedicada a ir de un punto a otro mientras un mercader llamado Perabya Yiju intentaba llevar su barco de Palermo a Messina (que detestaba y consideraba asquerosa). Una pequeña embarcación tardó más de dos meses en llegar a Almería desde Alejandría, y otro barco tardó cincuenta días en llegar a Palermo, aunque también era posible realizar esta travesía en trece días.[20] Los pasajeros llevaban su propia ropa de cama y sus enseres de cocina y vajilla, y algunas veces dormían sobre su carga, que, si era lino, tal vez no resultara tan incómoda; no había camarotes, y pasaban el viaje en cubierta. Las cartas dan poca información sobre la comida, que probablemente era muy sencilla.[21] La impresión de Goitein es que los naufragios eran poco frecuentes; si los historiadores los han destacado es porque las descripciones de los naufragios son siempre muy gráficas. Los barcos llegaban a puerto y la gente de la Geniza no tenía miedo al mar, y es probable que viajar por mar no fuese más peligroso que por tierra. Cuando navegaban a lo largo de la costa nortea-

fricana, los capitanes intentaban mantenerse al alcance de la vista de tierra, donde se habían construido torres vigía que vigilaban el movimiento de los barcos, según parece, por su propio bien y no solo para controlar los derechos de aduana. Los vigías enviaban mensajes a Alejandría confirmando el movimiento de los barcos, y así, los comerciantes podían comprobar si sus cargamentos iban de camino sin problemas.[22]

Una gran cantidad de documentos dejan constancia del movimiento de libros y de eruditos, judíos, dada la naturaleza de la documentación, y de que las rutas comerciales transportaban ideas además de lino. Alrededor del año 1007, una pregunta sobre una cuestión religiosa viajó de Marruecos a Bagdad con los mercaderes musulmanes que se dirigían hacia el este en una caravana de camellos.[23] Lo que era posible para los judíos también les era sencillo a los musulmanes, y los textos de medicina y filosofía griega se filtraron a través de toda la amplia extensión del Mediterráneo hasta llegar al sur de España. Es cierto que cuando el texto médico de Dioscórides llegó a Córdoba en el siglo X nadie lo entendió aunque, al parecer, el médico del califa, el judío Haday ibn Shaprut, trabajó con un monje griego y juntos produjeron una versión árabe de este texto. A lo largo de la línea que unía España con Egipto y Siria se había alcanzado un cierto grado de unidad económica, cultural y religiosa. Los territorios musulmanes, a pesar de la división sectaria entre chiíes y suníes, y de las divisiones políticas entre omeyas, fatimíes y abasíes, interactuaban en los ámbitos comercial y cultural, y a ello contribuía el constante movimiento de peregrinos musulmanes que cruzaban el Mediterráneo en dirección a La Meca, en la misma medida que lo hacía la actividad de los mercaderes de diversas creencias. Los que quedaron excluidos fueron, en su mayor parte, los habitantes de la Europa occidental cristiana. En los siglos X y XI, los comerciantes latinos de Italia y Provenza todavía extremaban la cautela al aventurarse en estas

aguas, y solo un pequeño número de ciudades cristianas enviaban sus naves a los mares musulmanes, conscientes de que el secreto del éxito radicaba en la colaboración con el enemigo musulmán. Una de estas ciudades era Venecia, cuya historia inicial ya hemos examinado antes, y otra, Amalfi y su no menos notable puerto, en su inverosímil situación, colgando de las montañas de la península sorrentina.

III

Amalfi constituye uno de los grandes misterios de la historia mediterránea. Si alguna ciudad al sur de Roma debía sobresalir como el gran centro comercial italiano, sin duda, tendría que haber sido la populosa ciudad de Nápoles, una gran ciudad que tenía una industria textil y que daba acceso a los territorios del interior; además, Nápoles tenía una larga e ininterrumpida historia de comercio, pese a haber sufrido una recesión, aunque no un desplome, en los siglos VI y VII. Y sin embargo, durante los siglos de predominio amalfitano, entre 850 y 1100 aproximadamente, Amalfi superó a Nápoles como centro del comercio internacional, a pesar de ser una ciudad sin una historia anterior que había crecido en los siglos VI y VII alrededor de una torre vigía.[24] Con una única calle principal que asciende serpenteante, y callejuelas que se sumergen bajo sus edificios y los atraviesan, no parece que Amalfi pudiera convertirse en una rival de Venecia.[25] El viento solía brillar por su ausencia por la mañana, un inconveniente que, sin duda, limitaría la navegación de una manera significativa[26] y que ha llevado a algunos historiadores a hablar del «mito de Amalfi» y a rechazar las constantes descripciones de Amalfi que hacen los escritores cristianos, judíos y, en particular, musulmanes, como el gran centro de distribución de Occidente en los siglos X y XI. Un historiador italiano ha retratado a Amalfi como una ciudad «sin mercaderes», un punto de vista según el cual los amalfitanos cultivaban sus viñedos y jardines en las laderas rocosas y solo veían en el co-

mercio una manera de obtener ingresos adicionales.[27] Sin embargo, la construcción de barcos capaces de llegar a otros continentes era una empresa costosa, y los astilleros impulsaron la expansión comercial.

La minúscula Amalfi es solo una parte de la historia. La etiqueta «amalfitana» era, en realidad, una marca de fábrica que se aplicó genéricamente a todo el conjunto de mercaderes y navegantes del sur de Italia, en especial a los habitantes de una multitud de minúsculas ciudades adheridas a las cimas y laderas de la península sorrentina. Ravello y Scala, colgadas sobre Amalfi y sin puertos propios, enviaron a sus mercaderes a cruzar el mar en barcos de Amalfi; Arrani está a cinco minutos a pie de Amalfi, separada de ella por un afloramiento rocoso; Maiori y Minori se encuentran en la corta vía costera que lleva a Salerno; y Cetara se convirtió en el puerto de amarre de una flota pesquera. En resumen, toda la costa sur de la península sorrentina, desde Positano hasta el gran monasterio de la Santísima Trinidad en La Cava, fundado en 1025, era «Amalfi». La analogía con Venecia, ubicada en sus marjales, es más cercana de lo que pudiera parecer a primera vista. Venecia había aparecido a partir de una agrupación de comunidades pequeñas separadas por el agua, en lugar de por abruptas montañas y escarpados precipicios que conferían la sensación de inexpugnabilidad. Ambas comunidades creían haber nacido como santuarios que acogían a los refugiados de las invasiones bárbaras. Amalfi, gobernada por sus duques que, igual que los dogos reconocían, más o menos, la soberanía de los bizantinos, formaba una ciudad dispersa y fragmentada. En una época de incursiones sarracenas del norte de África, esta dispersión le dio a Amalfi una fortaleza similar a la que tenían los venecianos, dispersos a lo largo y ancho de las lagunas.

Los primeros indicadores de que los amalfitanos fueron capaces de armar una flota aparecen ya en el año 812, cuando el gobernador bizantino de Sicilia reclamó su ayuda, y la de los marineros de Gaeta, otra ciudad que se había incorporado activamente al comercio mediterráneo, para hacer frente a las incursiones de los musulmanes, que habían conseguido llegar a las islas de Isquia y Ponza, muy alejadas de sus puertos de amarre. El peligro se intensificó cuando los ejércitos musulmanes invadieron Sicilia y las flotas musulmanas llevaron sus incursiones hasta Roma, donde saquearon las basílicas de San Pedro y San Pablo Extramuros; tres años más tarde, una flota del sur de Italia consiguió vencer al enemigo, no sin grandes dificultades, frente a Ostia, un episodio que se ha considerado durante siglos la salvación de Roma; los frescos de Rafael en el palacio vaticano conmemoran esta batalla, porque el mecenas del pintor, León x, compartía su nombre con el papa reinante en el momento de aquella victoria, León IV.[28] El papa intentó ganarse Amalfi para su bando, y les concedió a los amalfitanos libre acceso a los puertos de Roma. Ahora bien, ¿de qué les servía, se preguntarían los mercaderes, comerciar con Roma, si lo que necesitaban, ante todo, era penetrar en Sicilia, Túnez y más allá en busca de los productos de lujo que todavía ansiaba la corte pontificia en Roma? En consecuencia, los amalfitanos y los gaetanos llegaron a un acuerdo con los musulmanes, pese a las amenazas de excomunión proferidas por el papa, un acuerdo que les trajo la salvación, si no espiritual, al menos sí material. Al llegar el año 906, el cónsul de Gaeta poseía monedas de oro, plata y bronce, joyas, sedas y accesorios de mármol para una iglesia, además de tierras y animales, todo ello descrito en su testamento.[29] Los amalfitanos también fueron los proveedores de la principal abadía de la orden benedictina en Montecassino, en el interior del sur italiano, y ejercieron la función de agentes comerciales de los benedictinos en lugares tan lejanos como Je-

rusalén. Fueron los patronos y protectores de un monasterio benedictino situado entre los sacros conventos del monte Atos en una época en la que las iglesias griega y latina todavía mantenían un símil de amistad.

Desde la lejana Constantinopla se mostraron muy dispuestos a redactar cartas grandilocuentes en las conferían al duque y a los ciudadanos destacados de Amalfi títulos como el de *protospatarius* (en teoría, el título que ostentaba un comandante militar).[30] Sin embargo, una familia en particular, los Pantaleoni, gozaba del favor del emperador. En el siglo XI uno de los Pantaleoni hizo llegar a Italia varios magníficos conjuntos de puertas de bronce que se instalarían en la abadía de Montecassino, en la catedral de Amalfi y en San Pablo Extramuros.[31] Estas puertas fueron los más magníficos de entre los numerosos artículos de lujo que los Pantaleoni trajeron de Oriente. Los amalfitanos querían bases en territorio bizantino desde donde pudieran comerciar, y durante el siglo X, poseyeron muelles y tinglados en Constantinopla.[32] Al otro lado del Adriático, los amalfitanos, y los venecianos, fueron los principales habitantes de Dirraquio, la ciudadela bizantina dotada de poderosas fortificaciones.[33] Tanto los mercaderes venecianos como los amalfitanos deseaban aprovechar las ventajas de la gran carretera que desde Dirraquio cruzaba Tesalónica y llegaba hasta Constantinopla.

Donde Amalfi dejaría una huella duradera sería más al este, en territorio fatimí. Un grupo de amalfitanos fundaron un hospicio en Jerusalén, una ciudad que ofrecía pocas ventajas comerciales más allá del negocio de las cada vez más inverosímiles reliquias. Sin embargo, en su calidad de agentes de la abadía de Montecassino, hicieron posible que los monjes benedictinos proveyesen de atención médica a los peregrinos que, en número creciente, partían de Europa hacia Tierra Santa, a menudo desde los puertos del sur de Italia. Desde sus orígenes humil-

des, este hospicio acabaría convirtiéndose en la Orden Hospitalaria de San Juan de Jerusalén, cuyos monjes guerreros defenderían más tarde Rodas y Malta de los ataques de los turcos. Desde el siglo XI, se extiende una línea continua e ininterrumpida que termina en la Soberana Orden Militar de Malta que, en la actualidad, tiene su sede en Roma.[34] Una leyenda informa que, cuando en 1099, los ejércitos de la Primera Cruzada asediaron Jerusalén, los amalfitanos se encontraban en el interior de la ciudad. Los musulmanes les ordenaron que arrojasen piedras contra los turbulentos cruzados, y los amalfitanos se vieron obligados a obedecer; en pleno vuelo, las piedras se transformaron milagrosamente en hogazas de pan que alimentaron al hambriento ejército cristiano. Lo cierto es que si los amalfitanos prosperaron es, por supuesto, porque evitaron tomar partido en los conflictos entre cristianos y musulmanes.

En Fustat, en el siglo X, vivía una colonia amalfitana; en el año 996 sus miembros fueron acusados de provocar un incendio en los astilleros de los califas fatimíes, y hasta 160 mercaderes italianos murieron en los disturbios subsiguientes.[35] Los amalfitanos residentes en Fustat trabaron amistad con los mercaderes judíos, y un lugar llamado «Malf» aparece varias veces en las cartas de la Geniza. Los mercaderes de la Geniza viajaban a Amalfi para vender pimienta, y sus relaciones con los fatimíes, pese al pogromo, hicieron la fortuna de los amalfitanos,[36] que fundieron los beneficios de su comercio en África con los que acuñaron monedas de oro.

La recuperación estaba en marcha en Occidente, y daba beneficios a aquellos que, como los amalfitanos, estaban dispuestos a negociar con el enemigo musulmán. Otras dos ciudades italianas, Génova y Pisa, sin embargo, empezaban a demostrar que una política más agresiva producía dividendos todavía más altos.

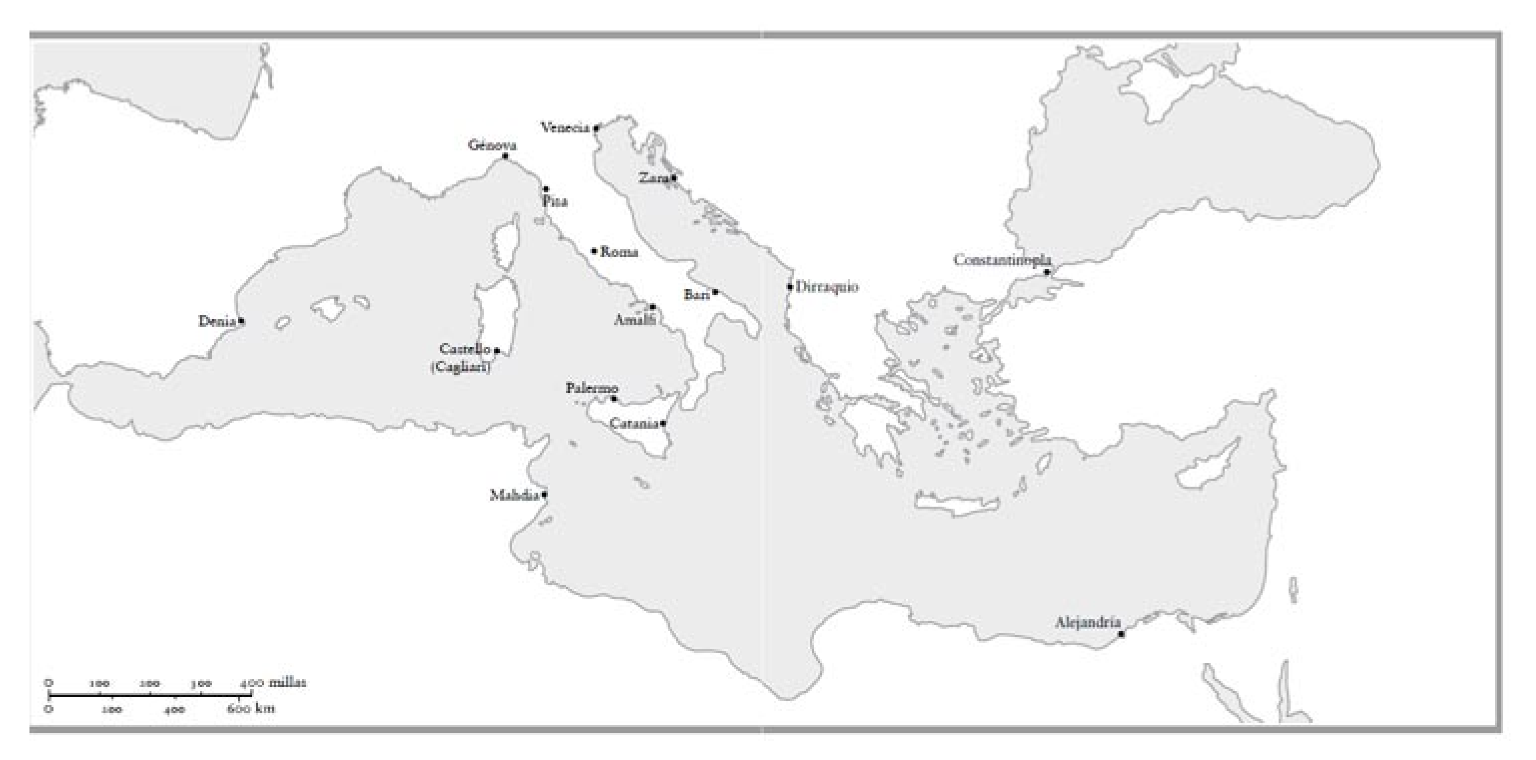
Capítulo 3

EL GRAN CAMBIO DEL MAR, 1000-1100

I

El ascenso de Pisa y Génova resulta casi tan misterioso como el de Amalfi, y el asombroso éxito de estas ciudades, que consiguieron limpiar el Mediterráneo occidental de piratas y crear rutas mercantiles sostenidas por colonizadores y asentamientos de mercaderes en puntos tan orientales como Tierra Santa, Egipto y Bizancio, acrecienta todavía más el misterio. Las diferencias entre Pisa y Génova eran extraordinarias. Génova había sido la sede de un gobernador bizantino en el siglo VII, tras lo cual cayeron sobre la ciudad dos o trescientos años de tranquilidad, salvajemente interrumpidos por los agresores sarracenos de África del Norte que saquearon la ciudad entre 934 y 935.[1] Génova, encaramada en la ladera de los Alpes ligures, no tiene recursos propios visibles y está aislada de las llanuras productoras de cereales. Los productos preferidos de su costa son el vino, las castañas, las hierbas aromáticas y el aceite de oliva; a partir de estos dos últimos productos, las hierbas y el aceite, los genoveses perfeccionaron la salsa de albahaca conocida con el nombre de *pesto*, que habla más de pobreza que de riqueza. La ciudad consiguió tener un puerto adecuado a finales de la Edad Media, después de muchos siglos de mejoras, pero sus barcos estaban más protegidos de la meteorología si se dejaban varados en las playas de arena al este y el oeste de la ciudad, y fue allí donde se construyeron la mayor parte de ellos.[2] Génova, salvo la construcción naval, no tenía ningún tipo de industria. Los genoveses debían luchar para subsistir, y comprendieron que los viajes comerciales eran la clave de la supervivencia de la ciudad. A medida que crecía su ciudad, también crecía su dependencia de los suministros externos de trigo, car-

nes en salazón y quesos. De estos orígenes modestos nació una de las más ambiciosas redes comerciales del mundo anterior a la era industrial.


Venecia
Génova
Zara
Pisa
Roma
Constantinopla
Dirraquio
Bari
Amalfi
Denia
Castello
(Cagliari)
Palermo
Catania
Mahdia
Alejandría
0 100 200 300 400 millas
0 200 400 600 km

Pisa, en cambio, tenía un aspecto muy diferente. La ciudad, situada a varios kilómetros del mar, se alza a caballo del río Arno, cuya pantanosa desembocadura al mar impediría que Pisa pudiera tener un buen puerto. Sus ventajas más visibles eran las llanuras cerealeras que se extendían hasta la costa y, más cerca del mar, una población de ovejas que le suministraba a la ciudad lana, cuero, carne y productos lácteos. A los ciudadanos de Pisa, su alimentación les preocupaba menos que a los de Génova. Por otra parte, la costa de Toscana, más baja, estaba más expuesta que la rocosa Liguria a las incursiones de los asaltantes procedentes de las guaridas de piratas musulmanes en Provenza y Cerdeña, y cuando apareció por primera vez la marina de Pisa, los musulmanes se habían convertido en su principal enemigo. En 982, los barcos pisanos acompañaron al ejército del emperador germano Otón II hasta Calabria, en su expedición al extremo más al sur de Italia, con la esperanza de poder poner fin a las incursiones musulmanas lanzadas desde Sicilia. Durante el siglo siguiente, Pisa y Génova se concentraron en erradicar a los piratas sarracenos del mar Tirreno. La táctica más evidente para lograr este objetivo consistía en establecer puestos de mando en Cerdeña, y Pisa y Génova se adelantaron con energía a la llegada a Cerdeña de un ejército y una armada del caudillo musulmán Muyahid, el rey taifa de Denia y Mallorca, en 1013.[3] Tanto si su objetivo era el de conquistar toda la isla como si no lo era, lo que es casi indudable es que Muyahid no logró extender su poder más allá de unas pocas posiciones costeras en Cerdeña. Expulsar a Muyahid de Cerdeña en 1016 mejoró en muchos puntos las credenciales de los pisanos y de los genoveses como exponentes de la guerra santa cristiana contra el enemigo musulmán. El equilibrio de poder entre cristianos y musulmanes estaba modificándose poco a poco; el po-

der central en los territorios musulmanes se fragmentaba cada vez más, y las flotas de Pisa y de Génova supieron aprovechar esta oportunidad.

II

Cuanto más conocían Cerdeña las dos ciudades, tanto mejor comprendían lo valiosa que era por derecho propio. La isla tenía una gran población de ovejas, y a principios del siglo XII, los pisanos y genoveses habían empezado a ver en Cerdeña una extensión de su propia campiña o *contado*. En la isla se cultivaban cereales abundantes y de mediana calidad, y las grandes lagunas del sur podían convertirse en salinas; los pisanos y los genoveses tampoco tuvieron ningún escrúpulo en esclavizar a los sardos, a quienes consideraban un pueblo primitivo. Estos sardos hablaban una forma de latín tardío, preservado en unos curiosos documentos de propiedad que enumeran las ovejas, el ganado y los caballos de una sociedad que había cambiado muy poco desde los tiempos de los nuraga. Cerdeña continuaba siendo una sociedad rural que daba la espalda al mar, era insular pero no realmente mediterránea, y sus instituciones políticas y religiosas eran arcaicas. En el siglo X habían aparecido unos reyezuelos o «jueces», los últimos representantes de una autoridad bizantina ahora desaparecida. La presencia de Bizancio se mantenía, aunque había adoptado una forma diferente. Las iglesias de la isla seguían una versión del rito griego, y antes del año 1100 se construyeron algunas, no todas, en el estilo cruciforme griego. El papado condenó enérgicamente estas costumbres y apoyó la llegada de monjes desde tierra firme, entre ellos, los benedictinos de Montecassino.[4] Todos estos cambios contribuyeron a transformar la vida en Cerdeña; los miembros de las principales familias, los llamados *maiorales*, se casaron con hombres y mujeres genoveses y pisanos y, a partir de entonces, pudieron comprar sin problemas los productos de la tierra firme, porque incluso las ollas y las sartenes se importaban. Sin

embargo, el nivel de vida de los campesinos sardos, que sufrían de enfermedades, estaban mal alimentados y tenían un índice muy elevado de mortandad, continuó siendo lamentable, lo que significaba menos bocas que alimentar, y más cereales para exportar. El trato que Pisa y Génova le dieron a Cerdeña solo puede describirse con una palabra: explotación.

Durante el siglo XII, los genoveses enviaban con regularidad sus barcos a la isla, cuyos productos vitales, y baratos, garantizaban la rentabilidad de la inversión. Cualquiera que tuviera un poco de dinero disponible, por ejemplo, las viudas con una herencia modesta, podía invertir sin gran riesgo cinco o diez libras en monedas de plata genovesas en una expedición comercial a Cerdeña y confiar en recuperar seis o doce libras al cabo de unos pocos meses.[5] Cerdeña brindó a Pisa y Génova su primera experiencia colonial. Las dos ciudades intentaron mantener el control sobre la isla asegurándose la lealtad de los jueces, lo que, alrededor del año 1100, se solía conseguir gracias a la mediación de las grandes iglesias de las dos ciudades. Mariano Torchitorio, juez de Cagliari, le regaló unas extensiones de tierra en el sur de Cerdeña a la catedral de San Lorenzo en Génova. Ahora bien, Torchitorio era un hombre de gran visión, porque se aseguró de que también Pisa recibiera algunos obsequios.[6] Aun así, enfrentar a un bando contra otro solo dio resultados a corto plazo. Pisa y Génova eran demasiado poderosas como para resistirse a ellas. Los pisanos construyeron catedrales y conventos en el llamativo estilo arquitectónico pisano, que solía cubrir las fachadas con bandas de mármol blanco y negro; no se podía proclamar con más claridad el dominio pisano. La abadía de la Santa Trinità de Saccargia, construida a principios del siglo XII, con su fachada y laterales de estilo cebra constituye un ejemplo típico en el norte de Cerdeña de esta arquitectura. Fueron los pisanos y los genoveses quienes construyeron las primeras ciudades bien fortificadas desde los tiempos

de los nuraga; en el partido judicial de Cagliari, los pisanos ocuparon la empinada colina conocida con el sencillo nombre de Castello que todavía domina la ciudad de Cagliari, la rodearon de altas murallas y la convirtieron en un enclave pisano en el que alojar con seguridad a sus soldados y comerciantes. Se le atribuye a la familia Doria de Génova la fundación de Alguero, al noroeste de Cerdeña, alrededor del año 1102. En los siglos XII y XIII, Génova y Pisa consolidaron su posesión de Cerdeña, pese a la insistencia de los papas y de los sacros emperadores romanos en que la isla era, al menos en teoría, de su propiedad. Sin embargo, lo realmente importante era quién estaba sobre el terreno. El problema era que tanto Génova como Pisa aspiraban hacerse con el control de todos los territorios de la isla de los que pudieran apoderarse, unas aspiraciones que desembocarían en conflictos entre las dos ciudades. Fue Cerdeña, más que los desacuerdos que pudieran tener en la península italiana, lo que llevaría a Pisa y Génova la mayoría de las veces a la guerra. En el año 1100, las aguas alrededor de Cerdeña habían quedado bastante despejadas de piratas musulmanes, pero abundaban los piratas italianos: pisanos a la caza de genoveses y viceversa.

III

Una razón por la que los pisanos y genoveses pudieron armar sus propias flotas fue el derrumbe de la autoridad central en el norte de Italia. El «reino de Italia» tenía poco más que una existencia teórica, y su gobernante era, desde el siglo X, el rey germano, que también tenía derecho a reclamar la corona del imperio romano de Occidente resucitado en el año 962 cuando el papa coronó emperador a Otón I. El poder de los vizcondes imperiales locales fue decayendo y el gobierno del día a día de estas y otras ciudades recayó en los patricios locales, que a principios del siglo XII, comenzaron a organizarse en comunidades autónomas; los historiadores utilizan los términos «comuna» y «ciudad-república», pero los nuevos gobernantes locales adop-

taron una variedad de términos, y en Génova, en particular, el de «compañía» (*compagna*), que significaba literalmente «aquellos que parten el pan (*pane*) juntos». De hecho, el gobierno de Génova después del año 1100 se parecía mucho a la gerencia de una sociedad comercial. La *compagna* se formaba por un período limitado a unos pocos años para resolver algún problema específico, por ejemplo, la construcción de una flota cruzada, o bien las tensiones políticas que, en Génova, solían acabar en asesinatos y disturbios callejeros. La comuna era, en algunos aspectos, una institución pública que abarcaba a toda la comunidad, pero en otros aspectos muy importantes era una liga privada, aunque los genoveses del siglo XII no tenían demasiado clara la distinción entre «público» y «privado». La ciudad estaba invadida por enclaves privados propiedad de los monasterios y de los nobles, pequeños trozos de territorio aislados que solo muy poco a poco irían cayendo bajo el control de los funcionarios que presidían la *compagna*. Estos funcionarios adoptaron el pomposo título de «cónsul», lo que parece apuntar al modelo republicano romano, si bien se nombraron hasta seis cónsules cuando se creó la primera *compagna*.[7] Igual que en la antigua Roma, los que ostentaban el poder real manipulaban con mucho cuidado el sistema de elección, y en este período siempre salían elegidos los miembros de la clase patricia.[8]

Los patricios crearon el imperio comercial de Génova, y en Pisa, la evolución fue muy similar. La pregunta difícil de responder es la de quiénes eran, no sus nombres, Doria y Spinola en Génova, o Visconti y Alliata en Pisa, que aparecen una y otra vez en la documentación, sino de dónde procedía su riqueza y poder, del comercio o de la tierra. Las ciudades-comuna italianas unieron en torno a la ciudad a la pequeña nobleza de la región habituada desde hacía mucho a residir allí, y a un grupo relativamente nuevo de hombres cuyo estatus dependía de la riqueza derivada del comercio, de los talleres de producción

de tejidos o de la banca. A principios del siglo XII, en Pisa y Génova, estos grupos estaban muy mezclados gracias a las alianzas matrimoniales que aportaban dinero nuevo a las viejas familias necesitadas de fondos. A los miembros más ricos de la comunidad de comerciantes les atraía el prestigio que conllevaba entrar a formar parte de estas familias cuyos miembros habían ganado honores en el campo de batalla o en combates navales, y nació una nueva solidaridad. Estos patricios, desde luego, no estaban dispuestos a compartir su poder con los artesanos y marineros que formaban la mayor parte de la ciudadanía. El ascenso de la comuna no significaba que las ciudades se habían convertido en repúblicas democráticas, sino que, por el contrario, indicaba que la oligarquía había triunfado; de ahí, con toda seguridad, los violentos enfrentamientos entre facciones en las calles de Génova. Sin embargo, entre estos estallidos de violencia, aparecían oportunidades para obtener ganancias de una magnitud sin precedentes. La élite invertía en el comercio de ultramar dirigido a destinos cada vez más lejanos; compraban propiedades urbanas y continuaban administrando sus fincas rurales, incluso las ampliaban adquiriendo tierras al otro lado del mar, en Cerdeña. El gobierno de la ciudad apenas interfería en estas actividades, excepto cuando las alianzas internacionales afectaban al comercio, y estas alianzas las decidían las mismas personas que controlaban el comercio.[9]

Estas eran las tendencias que se pueden observar por todo el norte de Italia en los años alrededor del 1100, aunque Pisa y Génova figuran entre las primeras ciudades en formar una comuna aristocrática. El crecimiento de las ciudades del interior, en particular en la gran llanura lombarda, tuvo importantes repercusiones sobre lo que ocurría en el Mediterráneo, porque estas ciudades se convirtieron en centros de distribución de los productos de lujo procedentes de ultramar, mientras sus propias élites organizaban la producción de tejidos de cada vez

mejor calidad y de artículos de metal que podían transportarse por todo el Mediterráneo como pago de las sedas y las especias que ahora demandaban. Génova y Pisa y, en el este de Italia, Venecia, descubrieron que tenían la capacidad de suministrar a consumidores con los que la generación anterior de mercaderes de Amalfi no había podido establecer un contacto regular y cercano. Además, estas ciudades empezaron a poner la vista más allá de los Alpes. Las cortes y las ciudades del sur de Alemania acogieron con agrado los productos que les llegaban a través de Venecia; en el siglo XII, los mercaderes alemanes llegaron a esta ciudad, donde fundaron un almacén alemán, el Fondaco dei Tedeschi que, durante muchos siglos, ejercería la función de representación comercial de los comerciantes alemanes instalados en Venecia.[10] Los mercaderes genoveses empezaron a subir por el Ródano hacia las ferias que surgían en la Champaña, donde compraban los mejores tejidos de lana flamencos y los transportaban después río abajo hasta el Mediterráneo. Estaba empezando a nacer una inmensa red, cuyo centro era en el comercio marítimo de Génova, Pisa y Venecia, pero cuyas ramificaciones se extendían por toda Europa occidental.

La revolución comercial italiana llegó respaldada por un impresionante desarrollo de los métodos mercantiles y de los sistemas de archivos. De hecho, si sabemos tanto de la economía y de la sociedad de Génova en este período es porque han llegado hasta nosotros una gran cantidad de libros que contienen contratos, testamentos, ventas de tierras y otras transacciones registradas por los notarios de la ciudad a partir de 1154.[11] El primero de estos registros notariales es un grueso libro escrito en un papel espeso y suave importado de Alejandría por un tal Giovanni Scriba (Juan el Escriba) entre cuyos clientes se encontraban las familias más poderosas de la Génova de mediados del siglo XII.[12] La sofisticación de los métodos comerciales no dejaba de aumentar, en parte debido a la necesidad: la iglesia

católica desaprobaba cualquier cosa que oliera a «usura», un término cuyo significado variaba enormemente, puesto que podía denotar desde intereses exorbitantes a simples beneficios comerciales. Los empresarios se vieron obligados a desarrollar mecanismos para escapar a la censura eclesiástica, que en su forma más severa, podía llevar incluso a la excomunión. Se hacían préstamos en una moneda que podían ser devueltos en otra, de tal forma que el interés quedase oculto en el tipo de cambio. A menudo, no obstante, los comerciantes formaban lo que llamaban una *societas*, una «sociedad», donde un socio comanditario invertía tres cuartas partes del total y su socio invertía la otra cuarta parte, al mismo tiempo que también aceptaba viajar al destino acordado, cualquiera que fuera, y negociar allí. A su regreso, los beneficios se repartirían a medias. Se trataba de una buena manera para que un mercader joven comenzara a hacerse con un capital, aunque otro tipo de arreglo se generalizó todavía más: la *commenda*, donde el socio viajero no invertía nada, salvo su competencia y su trabajo, y recibía una cuarta parte de los beneficios. Estos acuerdos contribuyeron a distribuir la riqueza más allá de las élites patricias; empezaba a aparecer una clase mercantil ambiciosa y emprendedora que no temía los peligros del mar y de los puertos en tierras extranjeras.[13] Los genoveses y los pisanos miraban hacia el otro lado del mar y veían oportunidades en todos los rincones.

IV

El dominio de las aguas cercanas era el preludio esencial de aventuras más ambiciosas en Bizancio y en los territorios musulmanes. Venecia necesitaba eliminar las flotas musulmanas del Adriático, al mismo tiempo que Bari permanecía en poder de los emires musulmanes (entre 847 y 871); en el año 880, la ciudad se vio recompensada por sus esfuerzos con un privilegio del agradecido emperador bizantino. En 992, Venecia acudió una vez más en ayuda de Bizancio, y en esta ocasión recibió

a cambio una concesión de derechos comerciales.[14] Los pisanos y genoveses no tenían un padrino tan poderoso como el emperador griego, y dependían de sus propios esfuerzos. En 1063, una flota pisana lanzó un ataque contra el puerto de Palermo, una posesión musulmana, y los pisanos destruyeron algunos barcos y se apoderaron de la gran cadena que se extendía a través de la rada para mantener alejados a los intrusos como ellos. Aunque no penetraron más allá del muelle, se llevaron un inmenso botín[15] y utilizaron los beneficios de esta acción para glorificar a Dios, puesto que donaron una parte a la gran catedral de Santa María que los pisanos habían empezado a construir, y si algo indicaba la creciente prosperidad de la ciudad, ese algo era esta magnífica iglesia de mármol.

Este tipo de incursiones generaba la sensación de que estaban comprometidos en una guerra santa contra los musulmanes. Dios recompensaría sus esfuerzos con la victoria, con un buen botín y con unos beneficios espirituales que todavía no estaban muy bien definidos. Ninguna línea divisoria clara separaba las recompensas materiales de las espirituales, una indefinición que dejan sobradamente clara los acontecimientos de 1087, cuando los pisanos y genoveses lanzaron un ataque contra la ciudad de Mahdia en la costa de Túnez.[16] Mahdia, situada en lo alto de un promontorio, había sido fundada por los gobernadores fatimíes que acabarían alzándose con el poder en Egipto; era una de las ciudades importantes por donde pasaba el polvo de oro recogido en la región del gran meandro del río Níger, más allá de Tombuctú, y que se transportaba en caravanas a través del Sahara hasta el Mediterráneo para alimentar la economía de los territorios musulmanes. Podría considerarse también que el control de Mahdia era fundamental para vigilar el estrecho de Sicilia y, por consiguiente, el libre acceso entre el Mediterráneo oriental y el occidental. En consecuencia, Mahdia sería el objetivo durante mucho tiempo de los conquistadores

cristianos: en el siglo XII, los reyes normandos y, en el XIV, los cruzados franceses. Ahora bien, a finales del siglo XI, Mahdia estaba en la cúspide de su prosperidad. Los mercaderes de la Geniza la visitaban con frecuencia, y vendían allí la pimienta oriental y el lino de Egipto, entre otros productos.[17] Entre 1062 y 1108, Mahdia estuvo gobernada por un único y vigoroso emir, Tamin, que se enriqueció no solo con el comercio sino también gracias a los ataques de los piratas contra Nicotera, en Calabria, y Mazara, en Sicilia.[18] Tamin se había convertido en un considerable incordio para sus vecinos más cercanos. Los fatimíes cometieron la imprudencia de dar rienda suelta a los ejércitos beduinos (los Banu Hillal y los Banu Sulaym), convencidos de que ellos conseguirían que Túnez se sometiera otra vez al vasallaje de Egipto. A final, lo único que consiguieron los beduinos fue intensificar el desorden y causar daños irreparables en los campos de cultivo, de modo que los habitantes de África del Norte pasaron a depender de los cereales de Sicilia, después de tantos siglos en los que Túnez había sido la despensa del Mediterráneo.[19] Según un escritor árabe de principios del siglo XIII, ibn al-Athir, los cristianos intentaron conseguir la participación de Rogelio, el conde normando de Sicilia, en su campaña contra Mahdia (Rogelio había pasado el último cuarto de siglo ampliando el control cristiano sobre la isla); pero «Rogelio levantó un muslo, se tiró un sonoro pedo» y se quejó de todos los problemas que esta campaña provocaría: «los sicilianos perderán el comercio de alimentos, que pasará a manos de ellos, y yo perderé mis ingresos anuales de la venta de cereales».[20]

Incluso sin la ayuda del conde Rogelio, en el año 1087, los aliados italianos se mostraron muy dispuesto a seguir adelante. En Roma, el papa Víctor III recibió con los brazos abiertos a los miembros de la expedición, que compraron bolsas de peregrinos como testimonio de que habían visitado el santuario de San Pedro, un gesto que ha despertado el entusiasmo de los

modernos historiadores de las cruzadas que han insistido, con razón, que a partir de la prédica de la Primera Cruzada, en 1095, los cruzados fueron tratados como peregrinos; «era evidente que la peregrinación y la guerra santa se estaban acercando».[21] Igual que había ocurrido en Palermo, los italianos, en su asalto contra Mahdia, causaron graves daños, pero no tomaron la ciudad, y es probable que nunca hubieran esperado hacerlo. Con el botín obtenido pagaron la construcción de la iglesia de San Sixto en Cortevecchia, en pleno centro de Pisa, cuya fachada está decorada con cerámicas robadas en Mahdia,[22] y los pisanos encargaron además un poema de la victoria en latín, el «Canto de la victoria de los pisanos» (*Carmen in victoriam Pisanorum*), lleno de imaginería bíblica que recuerda la lucha de los hijos de Israel contra sus vecinos paganos. En la versión del poeta, los mahdianitas, *madianiti*, se transformaron en los antiguos madianita, y los pisanos en los herederos de los macabeos y, mejor aún, de Moisés: «¡Oh! Una vez más los hebreos despojan a Egipto y se regocijan por haber derrotado al faraón; cruzan el Gran Mar como si fuese la tierra más seca, y Moisés saca agua de la piedra más dura».[23] El poema evoca una atmósfera febril donde la santa causa de la lucha contra el infiel se superpone a las meras consideraciones comerciales.

Que las relaciones entre Pisa y los musulmanes no fueron siempre de antagonismo lo demuestran los azulejos musulmanes utilizados por los pisanos para decorar sus iglesias.[24] Estos azulejos, muy vidriados y multicolores, eran de un estilo muy diferente al que se producía en Europa occidental, mucho más sencillo, y cuando se colocaban en los exteriores de las iglesias, resplandecían al sol como joyas.[25] Los grandes cuencos, o *bacini*, insertados en las torres y las fachadas de las iglesias de Pisa explican una misteriosa y fascinante historia, no solo de la guerra, sino de comercio y de fascinación por los objetos orientales. Las iglesias construidas en el siglo XI exhiben en su exterior

mosaicos egipcios de gran calidad. Antes de la campaña de Mahdia ya había vasijas de Sicilia y Túnez, y también mucho después; Marruecos enviaba a Pisa grandes cantidades de vasijas de una cerámica bastante más sencilla de color verde y marrón y cubierta de un barniz azul. Los pisanos se acostumbraron tanto a este tipo de decoración que continuaron colocando *bacini* en las torres de las iglesias mucho tiempo después de haber creado su propia industria de cerámica vidriada, en el siglo XIII. Porque no fue solo la cerámica lo que los italianos obtuvieron del mundo musulmán, sino que también tomaron de ellos la tecnología que sentó las bases de la industria de la mayólica de la Italia renacentista.

Un cuenco colocado en la fachada de la iglesia de San Piero a Grado, cerca de Pisa, muestra un barco de tres palos con velas triangulares, una proa muy curvada y una popa empinada; se trata de un barco de la Mallorca musulmana, y aunque el diseño es muy estilizado,[26] con todo, la imagen transmite una impresión borrosa de la clase de grandes barcos que se dedicaban al transporte de mercancías entre España, África y Sicilia en la época de la hegemonía musulmana en aguas del sur del Mediterráneo. Concuerda con la descripción que hacen las cartas de la Geniza de barcos de gran capacidad, conocidos como *qunbar*, que transportaban carga y pasajeros.[27] Otro cuenco muestra una embarcación más pequeña equipada con remos y una vela, abarloada a un barco de dos mástiles que podría ser la representación de una galera rápida, larga, esbelta y de borda baja.[28] Una vez más, acuden en nuestra ayuda las cartas de la Geniza donde aparecen las galeras ligeras llamadas *ghurabs*, una palabra que hace referencia al filo de una espada, debido a lo bien que cortaban las olas este tipo de barcos. Por otra parte, la embarcación larga y baja podría ser un *qarib*, una barcaza marina capaz de realizar la travesía entre Túnez y Siria.[29]

V

A finales del siglo XI, los desafíos a la dominación musulmana del Mediterráneo adquirieron una importancia vital. La expansión cristiana hacia el Mediterráneo musulmán ya estaba bien avanzada en la década de 1060, tras la invasión de Sicilia por los ejércitos de Roberto Guiscardo y de su hermano Rogelio de Hauteville, dos caballeros normandos que habían conseguido hacerse con sus propias posesiones en el sur de Italia apoderándose de territorios lombardos y bizantinos. En 1061, diez años antes de tomar el control de Bari, la capital de la provincia bizantina conocida como «Longobardia», los dos hermanos se sintieron tentados de cruzar el estrecho de Mesina y de intervenir en las encarnizadas luchas en las que estaban enzarzados los tres emires que dominaban Sicilia, y que no se habían enterado de la amenaza normanda. Uno de estos emires, ibn al-Hawas, retenía a su propia hermana bajo custodia en la ciudad de Eenna, situada en lo alto de una colina; la hermana de al-Awas era la desgraciada y maltratada esposa del poderoso y repulsivo emir de Catania, ibn ath-Thimnah, cuyos intentos por recuperarla por la fuerza fracasaron. Llevado por la desesperación, ibn ath-Thimnah les suplicó a los normandos que acudiesen en su ayuda, y Roberto y Rogelio de Hauteville aceptaron. Llegaron, al menos en apariencia, no como invasores sino para darle apoyo militar al emir de Catania, y utilizaron esta alianza como punto de partida para ir ocupando poco a poco toda la isla, una ocupación que comenzó con la captura de Mesina y siguió con la de Palermo en 1072 (aunque la conquista no se completaría hasta la caída de Noto en 1091). Su capacidad para trasladar hombres y caballos a través del estrecho de Mesina es impresionante. Rogelio se convirtió en conde de Sicilia y se casó con una noble de Savona, en el noroeste de Italia, que llegó a Sicilia seguida de un gran número de colonizadores de Liguria y de otras zonas de Italia a quienes se conocería con el nombre de *Lombardi*. Esta inmigración dio inicio al lento proceso de latini-

zación de Sicilia, y en el siglo XX todavía podían encontrarse hablantes de los dialectos relacionados con el ligur italiano en algunas poblaciones del este de Sicilia.[30]

El carácter de la isla, no obstante, tardó bastante en cambiar. Durante gran parte del siglo XII, Sicilia continuó siendo el hogar de una población mixta de musulmanes, que alrededor del año 1100 eran mayoría, de griegos, solo un poco menos numerosos, y de judíos, tal vez un 5 por 100 de la población total, y de la que menos del 1 por 100 eran colonos latinos, ya fuesen normados o «lombardos». Los griegos se concentraban más en el nordeste de Sicilia, en la zona alrededor del Etna conocida como el Val Demone, y en particular en Mesina, que se convertiría en el principal astillero de la Sicilia normanda. Cada grupo gozaba de una autonomía considerable: gozaban de la libertad de practicar su propia religión, un derecho que había quedado consagrado en los «tratados de rendición» firmados con las ciudades conquistadas como Enna; tenían sus propios juzgados para resolver litigios entre correligionarios; y los musulmanes y los judíos contaban con la garantía de la protección de la corte, sujeta al pago de la *gesia*, una simple continuación del *jizyah* musulmán, el impuesto que pagaban los Pueblos del Libro, salvo que ahora los cristianos estaban exentos y quienes pagaban eran los musulmanes.

Mientras tanto, la conquista de la provincia bizantina en el sur de Italia y de los principados lombardos vecinos por Roberto Guiscardo había despertado la ira del emperador bizantino. La relación entre el papado y la Iglesia ortodoxa griega se había ido deteriorando sistemáticamente en el siglo XI, a medida que los papas empezaban a recalcar su autoridad sobre toda la cristiandad, y las victorias normandas amenazaban con apartar también al sur de Italia de su lealtad a la Iglesia griega. Aunque el «Gran Cisma de Occidente» de 1054 se suele considerar el momento decisivo de la ruptura entre el Occidente católico y el

Oriente ortodoxo, los acontecimientos de aquel año no fueron más que otro momento en el largo catálogo de disputas: el legado pontificio, Humberto de Silva Candida, lanzó una bula de excomunión contra el patriarca de Constantinopla y su señor, el emperador, en el altar mayor de la iglesia de Santa Sofía, en Constantinopla. Los bizantinos habían sabido mantener un hábil equilibrio entre latinos y griegos en las ciudades costeras de Apulia, donde los obispos latinos solían estar más predispuestos a aceptar la autoridad de Constantinopla, al menos en asuntos políticos, que la de los gobernantes occidentales, incluido el papa. La llegada de los normandos enfrentó a latinos contra latinos y a griegos contra griegos, y la conquista normanda de la punta de la bota italiana, Calabria, y después, de Sicilia, sometió a muchos miles de griegos al dominio de Rogelio, el hermano de Roberto. Después de la caída de Bari en 1071, se intensificó la animosidad contra los normandos, porque Roberto planeaba la invasión de los territorios bizantinos situados frente a Italia al otro lado del Adriático. Había visto en Dirraquio y en las islas Jónicas la puerta de entrada a través de la cual podría penetrar y avanzar hacia el interior del territorio bizantino, con la ayuda de su hijo, el gigante rubio Bohemundo. Roberto justificó su campaña contra Bizancio arguyendo que actuaba en nombre del depuesto y exiliado emperador Miguel Ducas, e incorporó a su séquito a un monje fugitivo a quien presentó como Miguel y a quien vistió con las prendas imperiales antes de hacerle desfilar ante las murallas de Dirraquio, donde (insiste la historiadora Anna Comnena) «Miguel» fue de inmediato abucheado y acusado de ser un impostor por los enfurecidos ciudadanos apostados en las almenas. Era previsible que Anna explicase así este episodio, no en vano era la hija del emperador reinante Alejo Comneno, el fundador de la vigorosa dinastía cuyos éxitos militares y políticos impulsaron la gran reactivación de la prosperidad de Bizancio. Anna sospechaba, y es difí-

cil no estar de acuerdo con ella, que Roberto aspiraba al trono de Constantinopla. El ataque contra Albania no fue más que la primera etapa de una guerra que Roberto pretendía llevar por la Via Egnatia hasta el mismísimo corazón de Bizancio.

En los años 1081 y 1082, Roberto construyó una flota de naves capaces de transportar enormes torres de asedio, que cubrieron con pieles de animales, con la intención de lanzar un asalto naval contra Dirraquio mientras Bohemundo, tras desembarcar en Valona, algo más al sur, avanzaba por tierra. Era verano y se daba por sentado que el mar permanecería tranquilo, pero Anna Comnena informa que Dios les demostró su favor a los bizantinos enviando una gran tempestad que dispersó y destruyó la flota de Roberto. Las nubes se vaciaron y las torres de asedio, bajo el peso de las pieles empapadas, se desplomaron sobre la cubierta de los barcos provocando su hundimiento. Roberto y un puñado de sus hombres tuvieron la suerte de sobrevivir, y el mar los arrojó a la costa. Ni siquiera ante tamaña adversidad, el obstinado Ro berto Guiscardo vio su desgracia como un juicio divino, sino que decidió renovar el ataque.[31] Roberto reunió las fuerzas que le quedaban y puso sitio a Dirraquio, adonde llevó unas torres de asedio más grandes aún y que incluso llegaban a lo alto de las murallas. Estas murallas eran tan sólidas que, según los escritores bizantinos, dos carros de combate podían circular sobre su adarve; una imagen que le debe más a Homero que a las realidades de la guerra en el siglo XI, puesto que hacía ya mucho tiempo que los carros de combate habían desaparecido. Dirraquio solo podría ser conquistada por medio de la traición y el engaño. Al final, un mercader amalfitano les abriría las puertas de la ciudad a los invasores.[32]

Alejo encontró una solución inteligente al problema de cómo combatir una guerra contra un poderoso enemigo en los confines occidentales de su imperio. Su flota carecía de la capa-

cidad para combatir y vencer tan lejos de Constantinopla. El poder marítimo bizantino había quedado restringido al Egeo, y Bizancio ya tenía bastantes problemas en tierra: los turcos seleúcidas que atacaban las fronteras orientales en Asia Menor y los eslavos en los Balcanes, por no hablar de las luchas entre facciones en el interior de la propia Constantinopla. Los bizantinos preferían la diplomacia a la guerra, pero estaba claro que la diplomacia por sí sola no amansaría a Roberto Guiscardo. La diplomacia, por lo tanto, se dirigió a otra parte, a Venecia, cuyos mercaderes vivían aterrados por los conflictos que pudieran cerrarles la salida del Adriático. Una victoria normanda en Albania les permitiría a las flotas del sur de Italia controlar el acceso al Adriático, y lo que hacía más feliz a Venecia era que la potencia que controlaba la costa occidental del sur del Adriático no controlase también la costa oriental. Por lo tanto, los venecianos aceptaron prestar ayuda naval contra la flota de Guiscardo frente a Dirraquio. Zarparon cargados con una gran cantidad de postes erizados de clavos con los que embestían a las naves enemigas y les abrían grandes boquetes. Al final, Bizancio recuperó Dirraquio y Roberto (que tenía problemas en Italia) se vio obligado a retirarse, aunque Bohemundo continuó durante un tiempo sembrando el caos en Albania. Cuando Roberto volvió al ataque ya era un anciano enfermo, y murió en campaña en 1085, en Cefalonia, en el pequeño puerto de Fiscardo que todavía lleva el apodo de Guiscardo, «el astuto». Aunque Alejo y su corte recibieron estas noticias con alivio, este no fue en absoluto el último intento de los monarcas del sur de Italia de invadir Bizancio a través de Albania.

Mientras tanto, los venecianos enviaron mensajeros al emperador Alejo, quien, en 1082 promulgó una crisobula (bula dorada) con la que les colmaba de dádivas, haciendo hincapié al mismo tiempo en que ellos eran sus *duli*, súbditos. El más valioso y controvertido de sus regalos fue la concesión del dere-

cho a comerciar sin impuestos en cualquier lugar del imperio bizantino salvo en el mar Negro y en Chipre. El emperador quería salvaguardar el especial papel de Constantinopla como el vínculo entre el Mediterráneo, del que recibía especias y artículos de lujo, y el mar Negro, por el que los mercaderes traían pieles, ámbar y otros productos del norte. El emperador les concedió incluso a los venecianos unas franjas de tierra junto al Cuerno de Oro, con un muelle y su propia iglesia, que tenía panadería propia.[33] El privilegio de 1082 sentó un dorado precedente en el Mediterráneo y les dio a los italianos un modelo en el que basarse cada vez que las ciudades italianas negociaban una alianza con un socio comercial necesitado de asistencia naval.

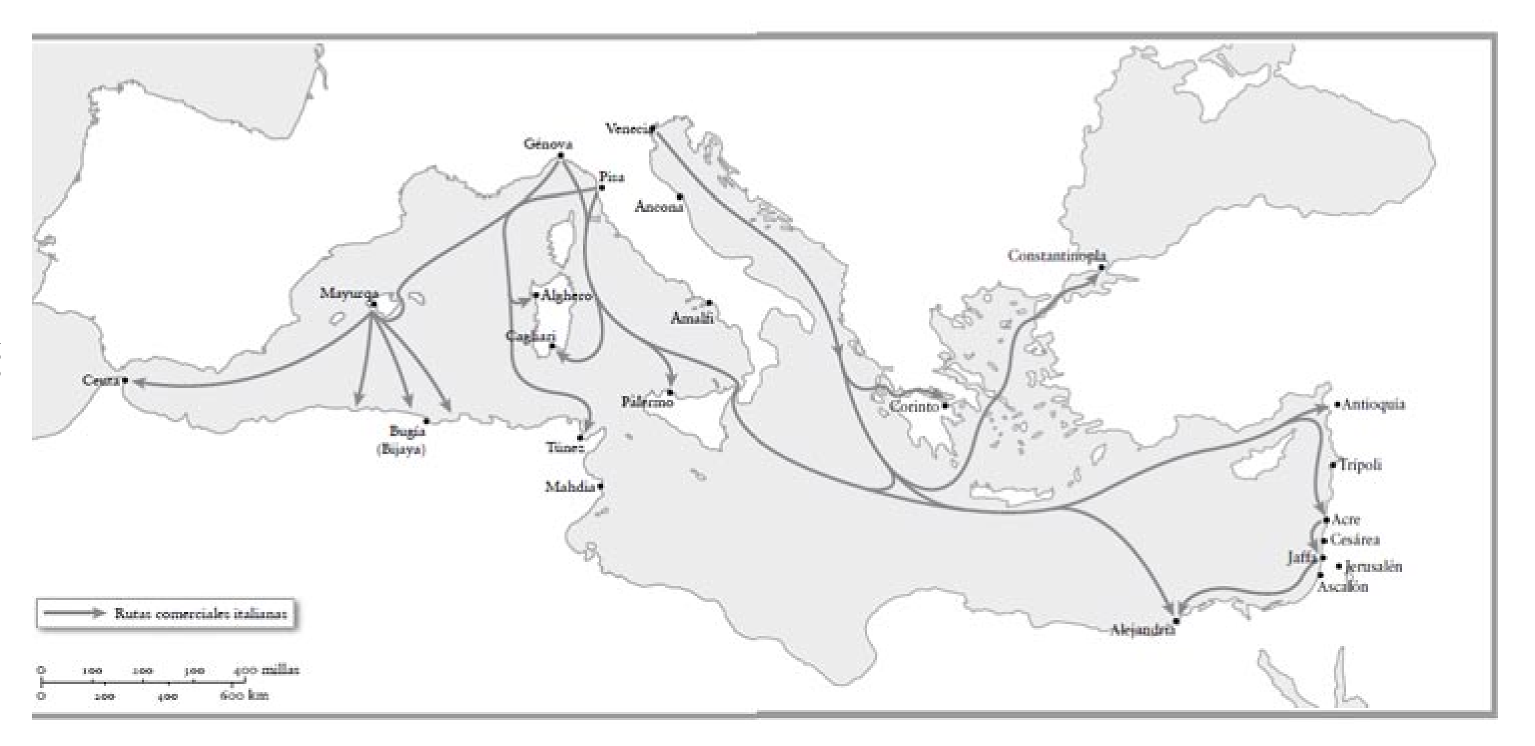
Hasta qué punto la economía bizantina llegó a estar dominada por los venecianos y otros mercaderes italianos es una cuestión sobre la que existen puntos de vista diferentes. A largo plazo, la presencia de los italianos probablemente estimuló la producción agrícola y de tejidos para la exportación.[34] La presencia veneciana en Bizancio en los años alrededor del 1100 era, con toda claridad, todavía muy limitada. Los principales destinos de los mercaderes venecianos en el mundo bizantino estaba sorprendentemente cercanos: Dirraquio, una vez recuperada de manos de los normandos, y Corinto, a la que se podía llegar sin entrar en el Egeo utilizando el antiguo puerto de Lequeo en el golfo de Corinto, puertos desde los cuales los venecianos transportaban vino, aceite, sal y cereales de regreso a su próspera ciudad, donde la demanda de estos productos un tanto humildes crecía sin cesar.[35] Aunque para la mayoría de los mercaderes venecianos, Constantinopla, con sus sedas, joyas y productos de metal, se encontraba más allá del horizonte, lo cierto es que empezaron a pensar en el mejor modo de sacar el máximo provecho de los privilegios que les habían sido concedidos. Se trataba de una cuestión de derecho, porque los venecianos se

consideraban habitantes de un remoto enclave del Imperio Romano oriental, y se enorgullecían de su condición de súbditos imperiales: no podríamos encontrar una indicación más clara de esta actitud que en la arquitectura y la decoración de la basílica de San Marcos, que había sido reconstruida en la segunda mitad del siglo XI en un estilo manifiestamente bizantino, derivado de la basílica de los Apóstoles en Constantinopla. Con San Marcos, los venecianos pretendían recordar todo un catálogo de vínculos orientales, porque también proclamaba con orgullo el vínculo con Alejandría, la sede patriarcal del santo cuyos huesos conserva.[36]

A finales del siglo XI, Pisa y Génova habían empuñado las armas con creciente energía a fin de despejar el Mediterráneo occidental de piratas musulmanes, y se habían labrado sus propios dominios en Cerdeña; mientras tanto, los venecianos habían conseguido situarse en una posición única en el seno del imperio bizantino. La hegemonía musulmana del Mediterráneo ya no podía darse por sentada, y menos aún, una vez que los ejércitos y las armadas de la Primera Cruzada se pusieran en marcha.

Capítulo 4
«LA GANANCIA QUE DIOS NOS DIERE», 1100-1200
I

En 1095, la prédica del papa Urbano II en Clermont, en el centro de Francia, puso en marcha un movimiento que transformaría el mapa político, religioso y económico del Mediterráneo y de Europa. El tema del sermón de Urbano se centraba en la gran vergüenza que cubría a la cristiandad a causa de la opresión que tenían que soportar los cristianos en el Oriente musulmán, de la derrota de los ejércitos cristianos que luchaban contra los turcos y del escándalo de que la iglesia del Santo Sepulcro en Jerusalén, el lugar de la crucifixión y resurrección de Cristo, estuviese ahora en manos de los infieles.[1] Aquello que el papa Urbano pretendía que fuese un discurso de reclutamiento en el que pedía voluntarios del sur de Francia para marchar a Oriente a colaborar con Bizancio en la lucha contra los turcos fue entendido como una llamada a los caballeros de la cristiandad a dejar de pelear entre ellos (peleas que ponían sus almas en peligro), y dirigir sus fuerzas contra el infiel, unidos en una sagrada peregrinación, prestos al combate, teniendo la seguridad de que aquellos que muriesen en el gran viaje se ganarían la salvación eterna. Se les acababa de presentar la oportunidad de sustituir los actos de penitencia impuestos por la Iglesia por otra penitencia hecha a la medida de la clase de caballería: la guerra, pero esta vez al servicio de Dios. El concepto de perdón de todos los pecados pasados para aquellos que se unieran a una campaña cruzada tardaría todavía un tiempo en convertirse en doctrina oficial, y lo haría poco a poco. Ahora bien, sería la interpretación que le daría el pueblo a lo que en nombre de Cristo había ofrecido el papa lo que se adelantó de golpe a los enunciados más cautos de los juristas canónicos.


Venecia
Génova
Pisa
Ancona
Constantinopla
Mayurga
Alghero
Amalfi
Cagliari
Ceuta
Palermo
Corinto
Antioquía
Bugía
(Bijaya)
Túnez
Trípoli
Mahdia
Acre
Cesárea
Jaffa
Jerusalén
Ascalón
Alejandría
Rutas comerciales italianas
0 100 200 300 400 millas
0 200 400 600 km

La principal ruta terrestre seguida por la Primera Cruzada evitó el Mediterráneo y llevó al ejército a través de los Balcanes y Anatolia; muchos de los cruzados nunca vieron más mar que el Bósforo en Constantinopla hasta que, muy reducidos sus efectivos debido a la guerra, las enfermedades y el agotamiento, llegaron a Siria.[2] Incluso en Oriente, su objetivo no era una ciudad marítima sino Jerusalén, de modo que la conquista de esta ciudad en el año 1099 creó un enclave aislado del mar, un problema que, como veremos más adelante, solo podrían solucionar las armadas italianas. Otro ejército salió de Apulia, donde Bohemundo, el hijo de Roberto Guiscardo, había reunido un ejército. Los bizantinos se preguntaron si, en realidad, no estaría planeando resucitar las intenciones de su padre de conquistar territorios bizantinos, y por lo tanto, a su llegada a Constantinopla, Bohemundo recibió presiones para que reconociera la autoridad del emperador, convirtiéndose en su *lizios*, o vasallo, un término feudal occidental que se utilizó porque era más probable que Bohemundo se sintiese más ligado por los juramentos hechos de acuerdo con sus costumbres nativas que por las promesas hechas según la ley bizantina. Cuando en 1098 se erigió en príncipe de Antioquía, una ciudad que los bizantinos habían perdido poco tiempo atrás a manos de los turcos, la corte imperial puso un gran empeño en hacer hincapié en que dicho principado estaba bajo la soberanía bizantina. No deja de ser sorprendente que un gran grupo de hombres turbulentos y a menudo mal armados fuesen capaces de capturar Antioquía en 1098 y Jerusalén en 1099, aunque los bizantinos se sintieron inclinados a considerarlo más un típico golpe de suerte de los bárbaros que una victoria dirigida por Cristo. Visto desde Constantinopla, el resultado de la cruzada no fue del todo negativo. Los caballeros occidentales se habían instalado en las

conflictivas tierras fronterizas situadas entre el territorio bizantino y los territorios por los que peleaban los turcos seleúcidas y los califas fatimíes.

Aunque no deberíamos subestimar los motivos religiosos tras la decisión de Bohemundo de unirse a la cruzada, lo cierto es que era un pragmático: supo ver con claridad que los ejércitos cruzados no podrían sostener ni conservar nada sin tener acceso al Mediterráneo y sin el apoyo naval de flotas cristianas capaces de mantener abiertas las líneas de abastecimiento con Occidente. Por lo tanto, Bohemundo necesitaría establecer vínculos con las armadas italianas. Podía contar con el entusiasmo que habían generado en Génova y Pisa las noticias del sermón del papa Urbano, que los obispos de Grenoble y Orange les habían hecho llegar a los genoveses. Los ciudadanos de Génova decidieron que había llegado el momento de enterrar sus diferencias y de unirse en una *compagna* bajo la dirección de seis cónsules; el principal objetivo de la *compagna* era construir y armar barcos para las cruzadas. Los historiadores han argumentado durante mucho tiempo que los genoveses vieron en la cruzada una oportunidad comercial, y que esperaban conseguir en los territorios que conquistasen los cruzados privilegios comerciales comparables a aquellos que los venecianos habían obtenido poco tiempo atrás del imperio bizantino. Y sin embargo, no podían prever el resultado de la cruzada, pese a lo cual, estaban dispuestos a suspender sus actividades comerciales y dedicar todas sus energías a construir una flota que, con toda probabilidad, estaba destinada a perderse en las batallas y las tormentas de aguas muy remotas. Lo que les movía era el fervor religioso. Según un participante genovés en la Primera Cruzada, el cronista Caffaro, incluso antes de iniciarse la cruzada, en el año 1083, un barco genovés llamado *Pomella* había llevado a Roberto, conde de Flandes, y a Godofredo de Bouillon, el primer monarca latino de Jerusalén, a Alejandría, desde donde habían

emprendido un difícil camino hasta el Santo Sepulcro; allí nació el sueño de recuperarlo para la cristiandad.[3] La historia era pura fantasía, pero expresa el sentimiento de la élite genovesa de que su ciudad estaba destinada a desempeñar un papel importante en la guerra por la conquista de Jerusalén.

Doce galeras y una embarcación más pequeña zarparon de Génova en julio de 1097 llevando a bordo unos 1.200 hombres, una considerable proporción de la población masculina de la ciudad de Génova, cuya población total debía de ser de apenas unos 10.000 habitantes.[4] De alguna manera, la flota supo dónde estaban los cruzados, y establecieron contacto frente a la costa del norte de Siria. Antioquía continuaba asediada, y la flota genovesa permaneció delante del puerto de San Simeón, el puerto que servía a la ciudad y la puerta de salida al Mediterráneo desde la Edad de Bronce.[5] Tras la caída de Antioquía en junio de 1098, Bohemundo recompensó a los cruzados genoveses con una iglesia en Antioquía, treinta casas cercanas, un almacén y un pozo, creando así el núcleo de una colonia mercantil.[6] Esta concesión fue la primera de las muchas que recibirían los genoveses en los estados creados por los cruzados. A principios del verano de 1099, los miembros de una destacada familia genovesa, los Embriachi, cuyos barcos estaban fondeados en Jaffa, le prestaron su ayuda al ejército cruzado que asediaba Jerusalén: desmantelaron sus barcos y transportaron la madera a Jerusalén para emplearla en la construcción de máquinas de asedio. Y entonces, en agosto del año 1100, veintiséis galeras y cuatro barcos de suministro zarparon de Génova con unos 3.000 hombres.[7] Establecieron contacto con Balduino I, originario del norte de Francia y el monarca del recién creado reino de Jerusalén, y comenzaron el lento proceso de conquistar una faja costera, porque era esencial mantener abiertas las líneas de abastecimiento entre Europa occidental y el reino asediado. Saquearon la antigua ciudad costera de Cesárea en mayo de

1101.[8] Cuando los líderes genoveses repartieron el botín, dieron a cada marinero dos libras de pimienta, una prueba de lo rico en especias que podía llegar a ser incluso un puerto levantino de menor importancia. También se llevaron un gran cuenco verde que había estado colgado en la Gran Mezquita de Cesárea, convencidos de que era el cuenco utilizado en la Última Cena y de que estaba hecho de esmeraldas (un error corregido varios siglos más tarde cuando alguien lo dejó caer y se descubrió que era de vidrio).[9] Dado que el cuenco es, casi sin duda, una magnífica pieza de artesanía romana del siglo I d.C., su intuición sobre el origen del cuenco no era del todo equivocada. Lo transportaron en triunfo a la catedral de Génova, donde todavía se exhibe, y donde atrajo la atención como uno de los diversos candidatos al título de Santo Grial.[10]

El cuenco verde probablemente fuera para los genoveses un trofeo igual de importante que cualquiera de sus privilegios comerciales, que los anales de la ciudad glorificaban como señales de la bondad divina. Los genoveses trabaron amistad con los gobernantes de cada uno de los estados cruzados (Jerusalén, Trípoli, Antioquía) que necesitaban ayuda para conseguir el control de los puertos marítimos de Siria y Palestina. En 1104, la conquista de la ciudad portuaria de Acre, que tenía un excelente puerto y daba un buen acceso al interior, impulsó más aún la prosperidad de los genoveses, y durante la mayor parte de los dos siglos siguientes, Acre funcionó como la base principal de los mercaderes italianos que comerciaban en Tierra Santa. Los genoveses aportaron documentos que demostraban que los gobernantes de Jerusalén les habían prometido un tercio de las ciudades que habían ayudado a conquistar por toda la costa de Palestina, aunque no todos están convencidos de que estos documentos fuesen auténticos; en el supuesto de que no lo fueran, siguen siendo una prueba de su inmensa ambición.[11] Se les había prometido incluso un tercio de «Babilonia», el nombre

que en aquellos años le daban los europeos a El Cairo, porque los planes para invadir también el Egipto fatimí eran constantes. A todo esto se añadían las exenciones legales, que abarcaban desde las leyes criminales a los derechos de propiedad, que separaban a los genoveses del ejercicio diario de la justicia de los tribunales del rey.[12] Los genoveses insistieron en que se les permitiera instalar una inscripción en letras doradas en la que se dejara constancia de sus privilegios especiales en el interior de la iglesia del Santo Sepulcro en Jerusalén. Con independencia de que esta inscripción llegara a instalarse o no, lo cierto es que el solo hecho de haber exigido que se dejara constancia pública de sus privilegios indica lo decididos que estaban los genoveses a mantener su estatus extraterritorial especial en el reino de Jerusalén, que nunca tuvo una marina propia significativa.[13]

II

Los genoveses tenían competidores. A los pisanos también se les despertó el entusiasmo por la cruzada, y en 1099 enviaron una flota al mando de su arzobispo Dagoberto. Aquel mismo año los pisanos fueron recompensados por su ayuda en la toma de Jaffa, donde instalaron una base comercial.[14] La ciudad italiana que tardó más tiempo en ofrecer ayuda a los cruzados fue Venecia. Los venecianos eran conscientes de que el emperador bizantino no veía con ecuanimidad la llegada a Constantinopla de hordas de cruzados occidentales, hambrientos y mal equipados. Tampoco querían poner en peligro a los mercaderes venecianos que comerciaban en la Alejandría fatimí. Sin embargo, al ver el botín que los genoveses se habían llevado de la cruzada, acabaron por enviar 200 barcos a Oriente. La primera escala fue la pequeña y ruinosa ciudad de Myra, en el sur de Asia Menor, donde se pusieron a cavar en busca de los huesos de san Nicolás, santo patrón de los marineros. Los venecianos tenían celos porque, en el año 1087, un grupo de marine-

ros de Bari había logrado salir de Myra llevándose en secreto los huesos de san Nicolás, alrededor de los cuales habían erigido una magnífica basílica de piedra blanca. A partir de entonces, Bari, que estaba muy bien situada como punto de partida de los peregrinos que deseaban llegar a Tierra Santa, se había convertido en un importante centro de peregrinación por derecho propio. Los venecianos encontraron restos humanos suficientes para construir alrededor de ellos la iglesia de San Nicolás en el lido veneciano.[15] Después de Myra, volvieron a poner su atención en la cruzada. Su principal misión consistía en ayudar a los cruzados en el ataque a Haifa, cuyo saqueo en 1100 estuvo acompañado por una espantosa masacre de musulmanes y judíos.[16] Esta victoria les dio a los cruzados el control de toda la bahía, que se extendía desde el monte Carmelo hasta Acre. En el año 1100, la mayor parte de la costa palestina estaba en poder de los cruzados, aunque los egipcios siguieron en Ascalon hasta 1153.[17] En realidad, que Ascalon siguiera en poder de los egipcios servía a los intereses de los italianos, porque mientras quedaran enemigos en la costa de Tierra Santa sus flotas serían necesarias, y cuanto más necesarias fuesen sus flotas, tanto mayores los privilegios que esperaban extraerle a la corte real en Jerusalén.

Los italianos podían felicitarse. El comercio sin duda florecía en tiempos de paz, pero también la guerra brindaba magníficas oportunidades comerciales: captura de botín y de esclavos, suministros de armamento (a menudo a los dos bandos) y ataques piratas contra naves enemigas. No obstante, no resultaba fácil mantener el equilibrio entre el apoyo a los reyes latinos de Jerusalén y sus otros compromisos, sobre todo en Egipto y Bizancio. El emperador bizantino empezó a preguntarse si no les habría dado demasiado a los venecianos. En 1111, los pisanos recibieron una serie de privilegios comerciales limitados, y más tarde, en 1118, el hijo y sucesor de Alejo Comneno, Juan II, se

negó a renovar la crisobula otorgada a Venecia en el año 1082, y, por lo tanto, que los venecianos fueran a buscar fortuna a otros lugares no debería haberle sorprendido. A los venecianos se les despertó un nuevo brote de entusiasmo por las cruzadas y respondieron a una petición de ayuda con el envío de una gigantesca flota a Tierra Santa; así, en 1123, frente a Ascalon, la mayor parte de la marina fatimí acabó en el fondo del mar.[18] Los venecianos tenían ahora vía libre para bloquear Tiro, que seguía en poder musulmán, pero que cayó al año siguiente. En Tiro los venecianos se situaron en una posición muy privilegiada, puesto que no solo habían adquirido un tercio de la ciudad, sino también grandes fincas en la cercanía, y el derecho a construir una iglesia, a tener una plaza, un horno y una calle en cada ciudad que ayudaran a conquistar en el futuro. Se les eximió de todos los impuestos al comercio, y se proclamó que «en todas los territorios del rey o de sus barones, cada veneciano será igual de libre que en la propia Venecia».[19] Tiro se convirtió en su principal base en la costa sirio-palestina, lo que no impidió que la flota fatimí lanzara ataques esporádicos; ahora bien, la marina egipcia se encontró con que carecía de puertos donde poder avituallarse. En una ocasión, unos marineros egipcios que intentaron desembarcar para buscar agua fueron expulsados por arqueros leales al reino latino.[20] Los fatimíes perdieron el acceso a los bosques del Líbano, que durante milenios habían sido una fuente vital para los constructores de barcos levantinos. Aunque la batalla naval de Ascalon no marcó la destrucción de toda la marina fatimí, sí marcó un punto de inflexión: la marina musulmana ya no podía desafiar la supremacía de las flotas cristianas. El control de las rutas del Mediterráneo oriental había caído en manos de los pisanos, genoveses y venecianos. La participación en las primeras cruzadas les había dado

no solo barrios en las ciudades de Tierra Santa, sino también el control de los movimientos a través de grandes sectores del Mediterráneo.

Finalmente, incluso el emperador bizantino comprendió que no podía interponerse en el camino de los venecianos, y les ratificó a regañadientes sus privilegios en 1126.[21] La presencia veneciana estimuló la economía bizantina.[22] Aunque los venecianos no pagaran impuestos al fisco imperial, sí lo hacían los súbditos bizantinos que comerciaban con ellos y, a largo plazo, los ingresos generados por los impuestos al comercio aumentaron, en lugar de disminuir. Los emperadores, no obstante, no solían ser capaces de ver más allá de sus preocupaciones fiscales más inmediatas, y la existencia de un grupo muy privilegiado que no pagaba impuestos despertó la xenofobia.[23] En la década de 1140, el emperador Manuel I Comneno renovó el ataque a los venecianos utilizando tácticas diferentes: advirtió que los italianos habían inundado Constantinopla, y que algunos residían en la ciudad y se habían integrado en la vida ciudadana (la *bourgesioi*, la burguesía), mientras que otros, más problemáticos, habían venido solo para gestionar el comercio de ultramar. Creó un área cerrada cerca del Cuerno de Oro, quitándoles propiedades a los mercaderes alemanes y franceses, a fin de crear un sector veneciano y poder así controlar a los comerciantes venecianos con mayor facilidad.

III

El ascenso de los italianos del norte llevó al ocaso a otros grupos de mercaderes que durante el siglo XI habían llevado a cabo sus prósperas actividades comerciales en el Mediterráneo: los amalfitanos y los mercaderes de la Geniza. Amalfi perdió el favor de la corte bizantina, y sus ciudadanos residentes en Constantinopla tuvieron incluso que pagarles impuestos a los venecianos. Una razón obvia era que Amalfi no podía proveer lo que ofrecía Venecia: una gran flota capaz de derrotar a la ar-

mada de Roberto Guiscardo. Aunque Amalfi consiguió permanecer bastante independiente del gobierno normando hasta 1131, en opinión de los bizantinos, su gran proximidad a los baluartes de los conquistadores normandos en el sur de Italia amenazaba seriamente el estatus de los amalfitanos, puesto que Salerno se encontraba a apenas una breve travesía en barco de distancia.[24] Sin embargo, Amalfi todavía contaba. En 1127, Amalfi y Pisa firmaron un tratado de amistad, pero en 1135 los pisanos se unieron a la invasión germana del reino normando fundado hacía poco tiempo en el sur de Italia y Sicilia. Rogelio de Sicilia permitió que los barcos amalfitanos salieran del puerto y atacaran a todas las naves enemigas que pudieran encontrar; sin duda, sus nuevos súbditos soñaban con encontrar a los descarriados mercaderes pisanos con sus barcos hasta los topes de productos caros. Mientras los amalfitanos estaban fuera, la marina pisana entró en la bahía de Amalfi y saqueó la ciudad, llevándose un botín considerable, y repitieron el ataque en 1137.[25] El comercio marítimo de Amalfi disminuyó hasta quedar limitado a las aguas del mar Tirreno, incluidas Palermo, Mesina y Cerdeña, mientras que su comercio terrestre en el sur de Italia crecía con fuerza, hasta tal punto que muchas ciudades del interior, como por ejemplo Benevento, llegaron a tener pequeños grupos de residentes amalfitanos.[26] En el año 1400, Amalfi se había convertido en proveedora de aburridos productos básicos tales como vino, aceite, tocino y tejidos de lana y lino, aunque también se hizo conocida por su papel de primera calidad.[27] Bajo estos cambios subyacía una extraordinaria continuidad. Los amalfitanos siempre habían entendido que el mar no era su único sustento y habían seguido cultivando las viñas en las empinadas colinas de la península de Sorrento, considerándose como algo más que unos simples mercaderes profesionales.[28]

Otros cambios de mayor alcance que afectaron al Mediterráneo en el siglo XII dejaron a Amalfi en los márgenes; estaba demasiado apartada de los nuevos emporios comerciales en el norte de Italia y al otro lado de los Alpes. Los genoveses, los pisanos y los venecianos podían acceder fácilmente a Francia y a Alemania, por no hablar de la llanura lombarda, y pudieron forjar vínculos con los grandes centros de producción de textiles en Flandes y, por lo tanto, vender telas de lana flamencas de primera calidad a compradores en Egipto se convirtió en una fuente de beneficios regular para los genoveses. Amalfi representaba el antiguo orden de comercio ambulante, donde pequeños grupos de comerciantes transportaban pequeñas cantidades de productos de lujo muy caros desde los muy civilizados centros del mundo islámico y de Bizancio que les vendían a un número igual de reducido de ricos príncipes y prelados en Europa occidental. A partir de entonces, la élite de Amalfi, Ravello y las ciudades vecinas utilizaron el conocimiento de contabilidad y de mantenimiento de archivos recibido de sus antepasados para ponerse al servicio del reino de Sicilia, donde algunos de los amalfitanos desarrollaron prósperas carreras. Esta élite no perdió el gusto por lo oriental. En el siglo XIII, la familia Rufolo de Ravello construyó un palacio en el que se aplicaron los estilos arquitectónicos islámicos, y la catedral de Amalfi, con su famoso «Claustro del Paraíso», tiene elementos que recuerdan el estilo islámico y el bizantino.[29] La decisión de utilizar los motivos orientales no indicaba una especial apertura a otras religiones y culturas, sino que, más bien, e igual que en Venecia, los estilos exóticos proclamaban la riqueza, el prestigio y el orgullo de la familia, y también la nostalgia de los días en que Amalfi (y Venecia) dominaba las comunicaciones entre Oriente y Occidente.

En este mismo período se observa también el ocaso de otro grupo de comerciantes y viajeros, el de los mercaderes de la Geniza. Alrededor del año 1150, el flujo de correspondencia mercantil depositada en la Geniza de El Cairo comenzó a disminuir,[30] y después de 1200, las cuestiones no egipcias apenas aparecen en ella. Aquel vasto mundo, que se extendía desde al-Andalus hasta Yemen e India, se había reducido ahora al valle del Nilo y el delta. Entre las calamidades políticas que se vivieron, estaban el alzamiento en Marruecos y España de la secta almohade, que no toleraba el judaísmo; entre los refugiados judíos del Occidente almohade se encontraba el filósofo y médico Moisés Maimónides.[31] Sin embargo, la mayor dificultad a la que se enfrentaban los mercaderes de Geniza era el ascenso de los italianos. Venecia y Génova intentaban impedir el asentamiento de judíos; según un viajero judío español, alrededor de 1160 en Génova solo había dos judíos que habían emigrado desde Ceuta en Marruecos.[32] Los italianos tenían un control cada vez mayor de las comunicaciones a través del Mediterráneo, y las naves comerciales musulmanas estaban cada vez más expuestas a los ataques cristianos, motivo por el cual las viejas rutas marítimas perdieron su atractivo para los mercaderes de la Geniza. Por otra parte, a medida que crecía el poder naval italiano, incluso las rutas marítimas entre Bizancio y Egipto, las que solían recorrer en el pasado los judíos de la Geniza, cayeron en manos de los armadores italianos, que se beneficiaban de los privilegios concedidos por los emperadores bizantinos y los califas fatimíes.

Había otra razón importante por la que los mercaderes judíos perdieron influencia. A finales del siglo XII apareció un consorcio de mercaderes musulmanes conocidos con el nombre de *karimi* que se hizo con el dominio de las rutas que bajaban por el mar Rojo hacia Yemen e India, rutas que los judíos habían operado muy activamente durante los dos siglos ante-

riores. Estas rutas desembocaban en el Mediterráneo; las especias y los perfumes orientales llegaban a Aydhab, en la costa egipcia del mar Rojo, desde donde eran transportados por tierra hasta El Cairo, y luego Nilo arriba hasta Alejandría. Tras los intentos, en la década de 1180, de un noble cruzado que actuaba por libre, Reinaldo de Châtillon, de armar una flota en el mar Rojo (con la intención de asaltar Medina y La Meca), el mar Rojo quedó cerrado a los viajeros no musulmanes, y los *karimi* continuaron dominando la actividad comercial en la zona hasta principios del siglo XV.[33] Una gran sociedad, mediada por los gobernantes de Egipto, unió a los italianos y a los *karimi* y garantizó el abastecimiento de pimienta y de otras especias en el Mediterráneo. Las redes comerciales que habían llevado a un solo individuo desde el sur de España hasta India estaban ahora fragmentadas en dos: el sector mediterráneo era cristiano, y el sector del océano Índico era musulmán.

Los gobernantes fatimíes y sus sucesores, los ayubíes (el más famoso de ellos fue Saladino, el caudillo kurdo), se interesaron cada vez más por los ingresos que podían obtener del comercio. No es que tuvieran un espíritu especialmente mercantilista, sino que más bien veían en el comercio, y en el de especias en particular, una fuente de fondos para financiar sus guerras. En 1191 y 1192, el llamado impuesto del quinto *(khums)*, que se recaudó durante doce meses, generó ingresos de 28.613 dinares de oro procedentes de los mercaderes cristianos que comerciaban a través de los puertos del Nilo. Esto significa que las exportaciones que pasaban por estos puertos superaban con holgura los 100.000 dinares incluso en tiempos difíciles: Saladino había capturado Jerusalén, la Tercera Cruzada estaba en marcha y las ciudades italianas, y también las del sur de Francia y Cataluña, enviaban flotas a Tierra Santa.[34] Pese al nombre del impuesto, a las especias como la alcaravea, el comino y el cilantro se les aplicaba a un porcentaje superior a la quinta parte, por-

que el gobierno egipcio era muy consciente del interés de los europeos occidentales por adquirir estos productos. A finales del siglo XII, un funcionario de aduanas árabe, al-Akhzumi, compiló un manual sobre tributación en el que enumeraba los productos que pasaban por los puertos egipcios, y su lista presenta una variedad de productos mucho más amplia que los que aparecen en las cartas de la Geniza: Damieta exportaba pollos, granos y alumbre, este último, monopolio del gobierno en Egipto. Los fabricantes europeos de tejidos necesitaban cantidades cada vez mayores de alumbre puesto que utilizaban este opaco polvo gris como agente fijador y de limpieza.[35] Egipto también era proveedor de lino, sometido a una gran carga impositiva, de esmeraldas, cada vez más controladas por el gobierno, de oro, saqueado de las tumbas de los faraones, y de una medicina muy cara, conocida en Occidente con el nombre de *mommia*, polvo de momia. Los puertos del Nilo recibían madera, que escaseaba muchísimo en Egipto; Alejandría compraba hierro, coral, aceite y azafrán, todo llevado a Levante por los mercaderes italianos.[36] Algunos de estos productos podrían ser clasificados como materiales bélicos, y la corte pontificia estaba cada vez más preocupada por el papel de las flotas del norte de Italia, que suministraban armamento a los musulmanes al mismo tiempo que actuaban, o decían hacerlo, como la principal fuerza de defensa naval del reino latino de Jerusalén. Los escritores árabes mencionan un tipo de escudo al que se le daba el nombre de *janawiyah*, es decir, «Génova», lo que apunta a que al menos algunos de estos escudos llegaban ilegalmente desde Italia.[37]

De vez en cuando estallaban tensiones y las autoridades detenían a los mercaderes italianos, pero los fatimíes y los ayubíes no podían arriesgarse a debilitar sus finanzas. En una ocasión, unos marineros pisanos atacaron a los pasajeros musulmanes a bordo de un barco pisano, mataron a los hombres y esclaviza-

ron a las mujeres y los niños, además de robar toda la mercancía. En represalia, el gobierno egipcio encarceló a los mercaderes pisanos que estaban en Egipto. Poco después, en los años 1154 y 1155, los pisanos enviaron una embajada al califa fatimí de Egipto, las relaciones se restablecieron y los pisanos obtuvieron una promesa de salvoconducto para sus mercaderes.[38] Los pisanos no eran los únicos que preferían Egipto a Tierra Santa. De los casi 400 contratos comerciales venecianos de antes de 1171 que han sobrevivido, no es ninguna sorpresa que más de la mitad tengan que ver con operaciones comerciales con Constantinopla, pero otros 71 se refieren a operaciones con Egipto, un número superior a los que hacen referencia a operaciones con el reino latino de Jerusalén.[39] Estos documentos son solo los que nos han llegado, supervivientes accidentales de entre una masa de documentos ahora en su mayoría perdidos, pero que indican lo intensa que era la atracción que ejercía Oriente.

El noroeste de África también atrajo a los mercaderes italianos cuando las disputas con sus gobernantes impedían el acceso a Constantinopla. Alejandría, Acre o Palermo. Los pisanos y los genoveses visitaron los puertos del Magreb para comprar cuero, lana, cerámica de gran calidad y, en Marruecos, cantidades de cereales cada vez mayores. Los suministros de oro, en forma de polvo, tenían una especial importancia, y el oro llegaba a las ciudades del Magreb por las rutas de las caravanas que se extendían por todo el Sahara.[40] A mediados del siglo XII, estas tierras cayeron bajo el control de los almohades, una intransigente secta musulmana que tenía su propio califa bereber y a la que los musulmanes suníes (por ejemplo los almorávides, cuyo lugar habían ocupado los almohades) consideraban unos absolutos herejes. La característica principal del islam almohade era el intento de regresar a lo que ellos creían que era el islam puro, cuyo principio fundamental era la unicidad absoluta de

Dios; incluso mencionar alguno de sus atributos, por ejemplo la misericordia, significaba comprender erróneamente la auténtica naturaleza de Dios. Los califas almohades en España y África del Norte, pese a su hostilidad hacia las minorías judías y cristianas, recibieron bien a los mercaderes extranjeros puesto que los consideraban una fuente de ingresos. En 1161, los genoveses enviaron una embajada al califa almohade en Marruecos; acordaron una paz de quince años, y los genoveses recibieron la garantía de que ellos y sus mercancías podrían viajar por los territorios almohades sin que nadie les molestara. En el año 1181, el 29 por 100 del comercio genovés del que se tiene constancia pasaba por Ceuta, un poco por delante de la Sicilia normanda, pero, si se incluye a Bugía y Túnez, África del Norte se encontraba a la cabeza del comercio de Génova, con casi el 37 por 100.[41]

Los genoveses compraron un caravasar, un almacén con oficinas y posada, en Túnez, Bugía, Mahdia y otras ciudades a lo largo de la costa de África del Norte. Los caravasares que quedan en Túnez son del siglo XVIII y pertenecían a los mercaderes italianos, alemanes, austríacos y franceses.[42] Los caravasares de los italianos y de los catalanes podrían haberse ampliado hasta convertirse en todo un barrio comercial. Las actas del notario genovés Pietro Battifoglio, de 1289, retratan una comunidad genovesa grande y vibrante en Túnez, formada por mercaderes, soldados, sacerdotes y mujeres de mala vida que se enorgullecían de su taberna llena de toneles de vino de los que incluso el gobernador almohade obtenía ingresos fiscales sin reparo alguno.

IV

La vida y la carrera de varios prósperos mercaderes genoveses y venecianos pueden reconstruirse a partir de los contratos comerciales. En lo alto de la escala social estaban las grandes familias patricias como los della Volta de Génova, cuyos miem-

bros solían ejercer el cargo de cónsul, y que dirigían la política exterior de la república, ya fuese hacer la paz o la guerra con la Sicilia normanda, Bizancio, la España musulmana, u otros estados. Dado que también eran inversores activos en el comercio de ultramar, actuaban con una gran ventaja, puesto que tenían la capacidad de negociar tratados políticos que aportaban dividendos comerciales que a ellos les interesaba explotar.[43] Las grandes familias genovesas estaban agrupadas en clanes muy unidos, y el interés común del clan estaba por encima del individual.[44] Génova pagó un alto precio por ello, las encarnizadas luchas entre facciones donde los clanes rivales intentaban hacerse con el control del consulado y otros cargos. En el otro extremo, los patricios venecianos consiguieron, por lo general, contener las luchas, al aceptar la autoridad del dogo como el primero entre iguales; en Venecia también, las grandes familias como los Ziani, los Tiepolo y los Dandolo controlaban los altos cargos y el comercio a los destinos más rentables como Constantinopla y Alejandría y las repercusiones de sus éxitos se hicieron sentir sobre la clase media alta urbana de la que formaban parte muchos prósperos mercaderes. El linaje no era lo único que diferenciaba a las grandes familias patricias de los mercaderes plebeyos; el patriciado podía recurrir a otro tipo de propiedades, de forma tal que si el comercio decaía durante un período de guerra, ellos seguían recibiendo ingresos procedentes de sus propiedades urbanas y rurales o de los impuestos de las granjas. Su posición era menos frágil que la de los mercaderes corrientes, disponían de una mayor resistencia. Así pues, la revolución económica hizo la fortuna de muchos, pero también enriqueció más aún a la élite y fortaleció, más que debilitó, su posición dominante en las grandes ciudades marítimas de la Italia del siglo XII.

Dos «hombres nuevos» están bien documentados. Romano Mairano, de Venecia, tuvo unos comienzos modestos en la década de 1140, con expediciones comerciales a Grecia y gestionando sus operaciones sobre todo desde la colonia veneciana en Constantinopla.[45] Después se volvió hacia destinos más ambiciosos, entre ellos Alejandría y Tierra Santa. Su carrera ilustra cómo los venecianos se habían hecho cargo de las rutas marítimas que unían Bizancio con los territorios musulmanes. Además, estaban bien introducidos en el comercio bizantino, y mantenían contacto entre Constantinopla y otras ciudades griegas menos importantes.[46] Al llegar el año 1158, Romano había prosperado mucho, tras suministrar 50.000 libras de hierro a los caballeros templarios en Tierra Santa. No era un simple mercader, sino que se convertiría en un destacado armador. Su estrella todavía parecía estar en ascenso cuando el emperador bizantino se volvió contra los venecianos, de quienes Manuel I sospechaba de simpatizar con su rival el rey de Sicilia, y quienes, en cualquier caso, eran el foco de un creciente resentimiento de los griegos debido a la posición de poder que ocupaban (o que los griegos imaginaban que ocupaban) en la economía bizantina. Consciente de esta tendencia, Mairano comenzó a levantar su negocio en Venecia a finales de la década de 1160. Tras la muerte de su primera esposa, se casó de nuevo y su riqueza se incrementó gracias a la considerable dote de su segunda esposa. Asociado con Sebastiano Ziani, un futuro dogo, construyó el barco más grande de la flota comercial veneciana, el *Totus Mundus* o (en griego) el *Kosmos*, con el que viajó a Constantinopla. Las relaciones con el emperador parecieron mejorar y Manuel I promulgó incluso un decreto en el que anunciaba que colgaría a cualquiera que molestase a los venecianos. Sin embargo, su objetivo era crear una sensación de falsa seguridad, y en marzo de 1171 el emperador desató una *Kristallnacht* contra los venecianos, a sabiendas de que contaría con el apoyo

popular. Los bizantinos detuvieron a miles de venecianos en el interior de su barrio, asesinaron a cientos de ellos y les confiscaron sus propiedades. Aquellos que pudieron escaparon a los muelles, donde el *Kosmos* esperaba dispuesto a zarpar, protegido por una cubierta de pieles de animales empapadas en vinagre de las flechas incendiarias y de las piedras de las catapultas. El *Kosmos* consiguió llegar a Acre llevando la noticia del desastre, pero Romano Mairano había perdido todos sus otros bienes, y probablemente, después de construir su gran barco, estuviera endeudado hasta el cuello. Dos años más tarde, su barco reaparecía en aguas de Ancona, que había proclamado su lealtad a Manuel Comneno y que estaba asediada por el rival de Manuel, el emperador alemán Federico Barbarroja. Era previsible que los venecianos prefirieran ahora a Barbarroja en lugar de a Manuel, y que les preocupara ver que Ancona se estaba convirtiendo en un rival comercial en el Adriático, motivo por el cual tuvieron la amabilidad de ayudar a bombardear Ancona, aunque la ciudad resistió frente a los alemanes.[47]

En este momento, Mairano rondaba los cincuenta años, y tuvo que reconstruir su negocio desde la nada, algo que solo podía hacer apelando una vez más a la familia patricia Ziani; Pietro, el hijo del dogo ya fallecido, invirtió 1.000 libras de dinero veneciano en un viaje que Romano haría a Alejandría y en el que llevó consigo un gran cargamento de madera, sin hacer ningún caso de la condena del papa al comercio de materiales de guerra. Dado que las relaciones entre Venecia y Constantinopla eran pésimas, Mairano envió barcos al norte de África, a Egipto y al reino de Jerusalén para comprar pimienta y alumbre. Estaba a punto de regresar a Constantinopla cuando, en 1187 o 1189, el nuevo emperador readmitió a los venecianos en unas condiciones excelentes. Incluso a su ya avanzada edad, Romano seguía invirtiendo en el comercio con Egipto y Apulia, aunque se encontró, una vez más, escaso de fondos en 1201, y

le pidió entonces dinero prestado a su primo; murió poco después.[48] La carrera de Romano Mairano estuvo, por tanto, marcada por los altibajos, y fue tan notable por sus éxitos como por el desastroso desplome de sus negocios y su espectacular huida en mitad de su carrera.

Otra carrera desigual fue la de Salomón de Salerno, originario del sur de Italia aunque comerciara desde Génova, donde, igual que Mairano, mantenía una estrecha relación con las familias patricias.[49] También mantuvo una relación personal con el rey de Sicilia, del que se declaró súbdito fiel, o *fidelis*. Demostró su deseo de ser considerado genovés cuando compró tierras a las afueras de la ciudad, e intentó forjar una alianza matrimonial entre su hija y una de las familias patricias; le había dado la espalda a Salerno. Era consciente de que Salerno, Amalfi y las ciudades vecinas habían sido muy superadas por Génova, Pisa y Venecia, ciudades comerciales más agresivas, y sería en Génova donde Salomón haría fortuna. Se llevó con él desde Salerno a su esposa Eliadar, otra gran comerciante, porque en Génova no había nada que impidiese a las mujeres invertir dinero en empresas comerciales. Salomón y Eliadar formaban una pareja formidable que tenía los ojos puestos en todo el Mediterráneo. Igual que Romano Mairano, Salomón estaba dispuesto a viajar hasta los rincones más remotos en busca de riqueza, y en 1156, la pareja se sintió atraída por la llamada de las oportunidades de oro que vieron en Egipto, Sicilia y Occidente. En el verano de aquel año, Salomón decidió aprovechar que los fatimíes parecían estar de un humor más receptivo y aceptó viajar a Alejandría en representación de un grupo de inversores, un viaje que proseguiría después por el Nilo hasta El Cairo, donde compraría especias orientales, incluidas laca, una resina que se podía utilizar como barniz o tinte, y leño brasil, del que se obtenía un tinte rojo. Salomón también tenía otros muchos intereses que le empujaban en otras direcciones. Aquel mismo año intentaba

recuperar 2 $^{2}/_{3}$ libras de monedas de oro sicilianas, una suma colosal en aquel tiempo, que se había llevado un genovés que se había fugado con el dinero en Sicilia mientras los embajadores genoveses negociaban un tratado con el rey.[50] Salomón estuvo ausente en Oriente casi dos años, y Eliadar se quedó en casa a cargo de la administración de una red comercial triangular que unía Génova, Fréjus y Palermo.

A su regreso de Oriente, Salomón puso su mirada en Occidente, y comerció con Mallorca y España, con Sicilia y con su antiguo favorito, Egipto, donde invirtió unas sumas muy considerables de dinero. Un documento describe el recorrido circular de uno de los viajes que financió, un viaje característico de las empresas más ambiciosas de la época: «a España, después a Sicilia, o Provenza o Génova, desde Provenza a Génova o Sicilia, o, si lo desea, de Sicilia a Rumania [el imperio bizantino] y después a Génova, o de Sicilia a Génova».[51] Los grandes patricios genoveses invirtieron con entusiasmo en la expedición a Egipto de Salomón, haciendo caso omiso de una cláusula en los documentos que daba a entender que el barco podría venderse en Egipto. Porque los italianos no solo enviaban madera a los astilleros de Alejandría, sino que les enviaban a los egipcios barcos enteros, listos para que la flota fatimí pudiera utilizarlos. Salomón se hallaba en la cumbre de su éxito; pese a su condición de forastero, prometió en matrimonio a su hija Alda con el hijo de un poderoso miembro del clan Mallone. Salomón tenía su propio notario para llevar el registro de sus negocios, y los documentos hablan con grandilocuencia de la «corte de Salomón», lo que parece indicar que vivía rodeado de un suntuoso lujo. No obstante, igual que Romano Mairano, estaba a merced de los cambios políticos sobre los cuales no tenía ningún control. En 1156, Salomón trabó amistad con el rey de Sicilia, pero, más tarde, en 1162, Génova se vio forzada a abandonar lo que había sido una lucrativa alianza que le había dado

acceso a cantidades ingentes de trigo y algodón: el emperador alemán Federico Barbarroja se les echaba encima, los genoveses se sintieron obligados a sumarse a su ejército invasor dirigido contra Sicilia, y Ansaldo Mallone rompió el ventajoso compromiso de su hijo con la hija de Salomón. De repente, el imperio comercial de Salomón y Eliadar parecía muy frágil.

Con todo, todavía era posible algún contacto con Sicilia. En septiembre de 1162, unos pocos meses después de que los genoveses abandonaran Sicilia a favor de Alemania, Salomón recibió a los emisarios de un eminente siciliano musulmán, ibn Hammud, el líder de la comunidad musulmana de Sicilia, que le adelantó fondos con la garantía de un manto de armiño, copas de plata y otros artículos de lujo. Un escritor árabe siciliano dijo con elocuencia de ibn Hammud que «no soporta que sus monedas se oxiden». Ibn Hammud era muy rico; el rey de Sicilia, le acusó de deslealtad y, ya de paso, aprovechó la ocasión y le impuso una multa de 250 libras de oro, una enorme fortuna.[52] Contactos como este le permitieron a Salomón mantener su actividad empresarial, pero las condiciones eran muy poco alentadoras para alguien con sus intereses y experiencia. Las disputas entre Génova y el rey de Jerusalén impedían los intercambios comerciales con Tierra Santa, y el acceso al Mediterráneo oriental era cada vez más complicado debido a la ruptura con el rey de Sicilia, cuya flota controlaba los pasos entre el Mediterráneo oriental y el occidental. Igual que otros mercaderes genoveses, Salomón y su esposa trasladaron su actividad del Mediterráneo oriental al occidental, y comerciaron con el importante puerto de Bugía, en lo que ahora es Argelia. Salomón debió de morir alrededor del año 1170. Su ambición de incorporarse al patriciado genovés a través de una alianza matrimonial se había visto frustrada por los acontecimientos políticos, y hasta que él y sus herederos entraran en las filas del patriciado, su posición siempre sería precaria. La tierra que compró fuera

de Génova solo valía 108 libras de plata genovesa, y su riqueza consistía en su mayor parte en dinero en efectivo, préstamos, inversiones y especulaciones, mientras que la riqueza de la aristocracia ciudadana estaba firmemente enraizada en propiedades urbanas y rurales, que es lo que les daba a los patricios la capacidad de resistencia de la que carecían Salomón de Salerno y Romano Mairano. Y sin embargo, si los patricios y los mercaderes pudieron crear la revolución comercial que estaba teniendo lugar fue porque supieron trabajar juntos.

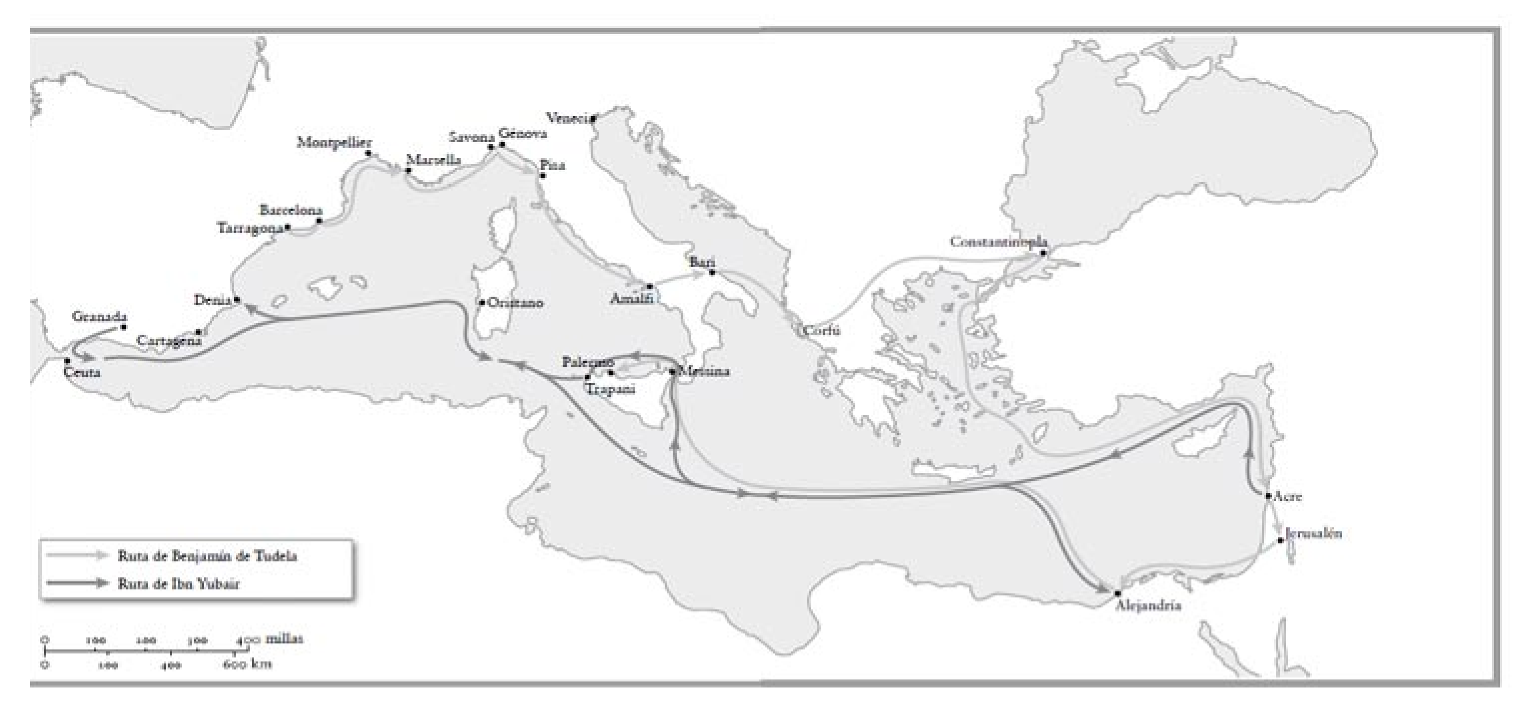
Capítulo 5
LOS CAMINOS DEL MAR, 1160-1185
I

No nos han llegado ni diarios ni cuadernos de bitácora de los capitanes de mar del siglo XII, pero sí nos han llegado vívidas crónicas de travesías del Mediterráneo escritas por peregrinos judíos y musulmanes que viajaron entre España y Oriente. Benjamín de Tudela era un rabino originario de Navarra que inició sus viajes alrededor del año 1160.[1] El objetivo de su diario era describir en hebreo y para un público judío los territorios del Mediterráneo, grandes zonas de Europa, y Asia, hasta China, y anotó minuciosamente el número de judíos en cada ciudad que visitó. Su libro informa de viajes reales que le llevaron a través del Mediterráneo, a Constantinopla y a lo largo de la costa de Siria, aunque las descripciones que hace de regiones más remotas más allá del Mediterráneo están claramente basadas en informes y rumores cada vez más fantásticos cuanto más lejos se aventuraba su imaginación. Está claro, no obstante, que visitó Jerusalén, y expresó su asombro ante la supuesta tumba del rey David en el monte Sion. Según aumentaba la pasión cristiana por Tierra Santa, también la atención de los peregrinos judíos, influenciados por los cruzados a los que tanto despreciaban, se dirigió allí.[2] La ruta de Benjamín le llevó desde Navarra, cruzando el reino de Aragón y siguiendo el curso del río Ebro hasta Tarragona, donde las enormes fortificaciones antiguas «de construcción de cíclopes griegos » le impresionaron.[3] De allí pasó a Barcelona, «una pequeña y hermosa ciudad», llena de sabios rabinos y de mercaderes de todas las tierras: Grecia, Pisa, Génova, Sicilia, Alejandría, Tierra Santa y África. Benjamín proporciona valiosas y tempranas pruebas de que Barcelona estaba empezando a establecer contactos por todo el Mediterráneo.[4] Otro lugar que atraía a comerciantes de

todo el mundo, incluso, dice, de Inglaterra, era Montpellier: «gentes de todas las lenguas se encuentran allí para comerciar con genoveses y pisanos».[5]

Benjamín tardó cuatro días en llegar a Génova por mar desde Marsella.[6] Génova, escribió, «la ciudad está circundada por una muralla. No tienen rey que les domine, sino cónsules que ellos nombran por propio arbitrio ». También insiste en que «son los que dominan el mar». Aquí pensaba en la piratería tanto como en el comercio, porque menciona sus incursiones en tierras musulmanas y cristianas (incluida Bizancio), y le impresionó el botín que llevaron de regreso a la ciudad. Pisa estaba a dos días de viaje, pero los genoveses libraban una guerra constante contra los pisanos, quienes, afirmaba, tenían «diez mil» torres en su ciudad desde donde luchaban los unos contra los otros.[7] Viajó a Bari tras la destrucción de esta ciudad por el rey Guillermo I en 1156 (del que hablaremos más tarde) y la encontró desolada.[8] Cruzó a Corfú que, dijo, también estaba bajo la soberanía siciliana en aquel momento, y luego, cargado de energía, se aventuró por las rutas terrestres, pasó por Tebas y llegó a Constantinopla, y no regresó al Mediterráneo hasta alcanzar Gallipoli. Desde allí, saltando de isla en isla en el Egeo, se dirigió a Chipre, donde le sorprendió el comportamiento de algunos «judíos heréticos llamados *epicúreos*, y los israelitas los excomulgan en todas partes», porque su sabbat excluía la noche del viernes e incluía la del sábado.[9] La presencia de estos «heréticos» sirve para recordarnos que en el Mediterráneo oriental todavía florecían una miríada de sectas pequeñas; en el curso de su recorrido por la costa del Líbano se encontró con una secta más peligrosa, los asesinos ismaelitas, pero consiguió eludirlos y llegó a Gibelet, una de las bases genovesas en Levante, gobernada, como observa acertadamente, por un miembro de la noble familia Embriaco. Le fascinó descubrir en el lugar un templo antiguo con una estatua sentada en un trono y dos pe-

queñas estatuas femeninas a cada lado, un descubrimiento que demostraba las antiguas prácticas paganas contra las que habían tenido que luchar los antiguos israelitas, pero también había paganos modernos, creía él: al reanudar su viaje tuvo que pasar por el territorio de los guerreros drusos, a los que describió como paganos sin ley que, supuestamente, practicaban el incesto y se intercambiaban las esposas.[10]


Venecia
Montpellier
Savona
Génova
Marsella
Pisa
Barcelona
Tarragona
Constantinopla
Bari
Denia
Oristano
Amalfi
Granada
Cartagena
Corfú
Ceuta
Palermo
Messina
Trapani
Acre
Jerusalén
Alejandría
Ruta de Benjamín de Tudela
Ruta de Ibn Yubair
400 millas
600 km

En algún momento de sus viajes, Benjamín llegó a Egipto, donde las instalaciones portuarias de Alejandría despertaron su admiración: estaba el faro, que se veía desde 180 kilómetros, y había mercaderes de todo el mundo: «y desde todo reino cristiano vienen allí», Venecia, Toscana, Amalfi, Sicilia, de Grecia, de Alemania, de Francia e Inglaterra, y de España y Provenza, y de muchas tierras musulmanas como al-Andalus o el Magreb.[11] «Allí traen mercaderías de India, de todo tipo de bálsamos, y los mercaderes cristianos las compran». Además, «cada nación tiene su propia alhóndiga».[12] Benjamín regresó pasando por Sicilia, y hacemos referencia a su descripción de las glorias de la corte siciliana en el capítulo siguiente.

II

A Benjamín, hoy en día, podríamos describirlo como un anticuario. Le fascinaron los antiguos edificios de Roma, Constantinopla y Jerusalén, y su compulsión por enumerar todas las comunidades judías que encontró en sus viajes igualaba su minuciosidad y la fascinación que sentía por las muchas personas que conoció. Era previsible que al escribir sobre Tierra Santa Benjamín se convirtiera en guía a los santuarios judíos y a las tumbas de los rabinos en Jerusalén, Hebrón y Tiberíades y dejase fuera los santos lugares cristianos. El propósito privado de su viaje era, con toda probabilidad, realizar una peregrinación a Tierra Santa, y sin embargo sus otros intereses no dejaron de aflorar. Lo mismo puede decirse de Mohamed ibn Ahmad ibn Yubair, que escribió unos veinticinco años más tarde.[13] Ibn Yubair nació en Valencia en 1145, y entró al servicio del gobernador de Granada, hijo del califa almohade Abd al-Mumin, en el puesto de secretario. Pese a sus excelentes credenciales almohades, al gobernador le gustaba empinar el codo, y se empeñó en que su secretario probara el vino. Ibn Yubair tenía un miedo mortal a desobedecer a su amo y por primera vez en su vida

bebió alcohol, aunque, el gobernador, tras comprender lo disgustado que se sintió su secretario, llenó la copa siete veces con monedas de oro.

Ibn Yubair decidió que el mejor uso que le podía dar a este dinero era pagarse el viaje a La Meca; salió en febrero de 1183 y estuvo ausente de España dos años.[14] En Ceuta encontró un barco genovés a punto de zarpar hacia Alejandría, y la primera etapa de su viaje le llevó a lo largo de la costa del al-Andalus hasta Denia, desde donde el barco puso rumbo a Ibiza, Mallorca y Menorca, y llegó a Cerdeña dos semanas después de su partida de Marruecos: «había sido un trayecto extraordinariamente rápido».[15] También fue un viaje que cruzó fronteras políticas: desde el Marruecos almohade hasta Baleares, gobernadas por los acérrimos enemigos de los almohades, los almorávides suníes, y a Cerdeña, donde el poder naval de los pisanos reinaba sin rival. No obstante, no serían los hombres, sino la naturaleza la que pondría su vida en peligro. Frente a las costas de Cerdeña, se levantó una gran tormenta, pero el barco de Yubair consiguió llegar a Oristano, al oeste de Cerdeña, donde algunos de los pasajeros desembarcaron para comprar vituallas; a uno de ellos, un musulmán, le invadió la aflicción al ver que ochenta hombres y mujeres musulmanes habían sido puestos a la venta en el mercado de esclavos.[16] El barco de Yubair aprovechó el viento favorable para salir del puerto, pero fue un error. Se levantó otra tormenta tan violenta que el barco no podía utilizar las velas, y la fuerza del viento desgarró una de ellas, rompiendo además el mástil que la sostenía.

> Los capitanes de marina cristianos allí presentes y los musulmanes que habían experimentado ya los viajes y los terrores en el mar, coincidieron en que no habían sido testigos jamás de semejante horror a lo largo de sus vidas. El relato de esta situación queda corto ante el hecho en sí.[17]

Así y todo, y pese a este mal tiempo, llegaron a su destino, Sicilia, porque el barco seguía la ruta que se solía conocer con el nombre de «la ruta de las islas», una ruta en dirección a po-

niente que aprovechaba las corrientes y los vientos.[18] De haberse mantenido, los vientos invernales del noroeste hubiesen favorecido el viaje, pero la meteorología, a principios de primavera, cuando los vientos dominantes solían ser muy variables, era impredecible.[19] Costearon junto a Sicilia, admirando el Etna, y pusieron rumbo a Creta, adonde llegaron de noche unas cuatro semanas después de haber zarpado de Ceuta. Desde Creta, cruzaron el mar de Libia hasta África del Norte, y el 29 de marzo el faro de Alejandría apareció a lo lejos. Todo el viaje por mar duró treinta días, lo que no era excesivo comparado con algunos de los viajes de los que hablan las cartas de la Geniza.[20]

Ibn Yubair también sufrió tribulaciones en tierra. Cuando llegaron a Alejandría, los aduaneros subieron a bordo, tomaron nota de la identidad y de los detalles personales de cada pasajero e hicieron una lista de la carga. Los musulmanes tuvieron que pagar el impuesto caritativo conocido como el *zakat*, aunque todo lo que poseyeran fueran las provisiones necesarias para el *hajj*. A otro pasajero eminente, Ahmad ibn Hassan, un médico de Granada, le llevaron custodiado a las oficinas gubernamentales para ser interrogado sobre lo que ocurría en Occidente y responder preguntas sobre los productos que llevaban a bordo. Someter a interrogatorio a los pasajeros importantes era una práctica habitual en los puertos mediterráneos; ibn Yubair fue sometido a un exhaustivo interrogatorio a su llegada a Palermo durante su viaje de regreso a España.[21] Después, los aduaneros excesivamente concienzudos sometieron a los pasajeros a un humillante registro:

> […] la aduana estaba completamente llena. Comenzó el registro de los efectos, tanto de lo que era insignificante como de lo que tenía algún valor. Unas cosas se mezclaban con otras, y [los funcionarios] metían las manos hasta en los cinturones para ver si había algo escondido en ellos. Después les hicieron jurar si tenían algo más de lo que habían encontrado o no. En medio de todo esto, muchos de los efectos de la gente desaparecieron por el mezclarse de las manos y la abundancia del gentío.[22]

Ibn Yubair se lamentó para sus adentros, y observó que si lo sucedido hubiese llegado al conocimiento del justo y misericordioso sultán Saladino, sin duda él hubiera puesto fin a semejante comportamiento.

Así y todo, Alejandría despertó la gran admiración de ibn Yubair. En la actualidad, apenas queda nada en la superficie ni de la ciudad antigua ni de la medieval. Incluso en tiempos de ibn Yubair, la Alejandría subterránea era más impresionante que la Alejandría sobre tierra, «sus construcciones subterráneas son como las construcciones en la superficie, pero más bellas y sólidas», y bajo las casas y callejuelas de la ciudad había pozos y circulaban cursos de agua. En las calles, observó grandes columnas «que se alzan hacia el cielo y cuyo significado se desconoce, así como la causa de su colocación», y aunque le dijeron que los filósofos del pasado solían utilizarlas, él estaba convencido de que eran parte de un observatorio astronómico. Los recuerdos de la Biblioteca de Alejandría se habían transformado en fábulas. El faro le maravilló; tenía una mezquita en el nivel superior donde ibn Yubair fue a rezar. Oyó decir que había 12.000 mezquitas, en otras palabras, muchísimas, cuyos imanes recibían su salario del Estado, y, como correspondía a una gran ciudad del mundo islámico, estaba llena de madrazas, hospicios y casas de baños; el gobierno supervisaba un plan donde los enfermos eran visitados a domicilio y después se informaba a los médicos responsables de su cuidado. Todos los días se repartían dos mil hogazas de pan a los viajeros, y cuando los fondos públicos no bastaban, Saladino cubría los gastos de sus fondos propios.[23] Los impuestos eran muy bajos, aunque los judíos y los cristianos debían pagar el habitual impuesto *dhimmi*. Ibn Yubair se mostró extrañamente obsequioso en sus alabanzas al sultán ayubí, cuyo islamismo suní se alejaba tanto de las creencias almohades, y cuyas relaciones con los almohades distaban de ser fáciles.

Desde Alejandría, ibn Yubair siguió el curso del Nilo hasta el mar Rojo, desde allí emprendió el camino a La Meca, y no regresó al Mediterráneo hasta septiembre de 1184. Siguió la costa hacia el sur desde Damasco y tras cruzar los altos del Golán, llegó a Acre, en el reino latino de Jerusalén. Pasó por tierras habitadas por musulmanes pero que eran propiedad de los francos: de Tibnin dice, «su soberana es Jinzira "Cerda", conocida como la reina, que es la madre del rey Jinzir ("Cerdo"), señor de Acre», es decir, la reina madre del reino latino de Jerusalén.[24] Muy dispuestos a resistirse a cualquier tentación, ibn Yubair y los peregrinos que viajaban con él entraron en Acre el 18 de septiembre, y allí expresó su ferviente deseo de que Alá destruyese la ciudad. También en Acre los visitantes fueron enviados a la Aduana, cuyo gran patio ofrecía un espacio en el que dar cabida a las caravanas que llegaban a la ciudad; en unos bancos de piedra se sentaban los funcionarios cristianos, que hablaban y escribían árabe y mojaban sus plumas en tinteros de ébano y oro, y que estaban al servicio de un recaudador de impuestos que le pagaba al rey una gran suma de dinero por la gestión de la administración de la Aduana. Este tipo de concesiones solía ser una práctica habitual en el Mediterráneo medieval, y el edificio que ibn Yubair visitó era casi, sin duda, el caravasar de Khan al-Umdan, una estructura rodeada de arcadas dispuestas alrededor de un patio que todavía se alza muy cerca del puerto, y en el cual, durante el período turco, se llevó a cabo una gran obra de reconstrucción.[25] En las plantas superiores contaba con espacio para almacenar los productos ya verificados, pero los aduaneros eran concienzudos e inspeccionaban incluso el equipaje de aquellos que decían no llevar ninguna mercancía; a diferencia de Alejandría, «todo esto [se hacía] con delicadeza y amabilidad, sin violencia ni atropello».[26]

Acre ya era un gran puerto en el año 1184, y lo sería más todavía después de la lluvia de nuevos privilegios que cayó sobre los comerciantes italianos y europeos a partir de 1190 en recompensa por la ayuda naval que prestaron durante la gran emergencia que siguió a la conquista de Jerusalén y de la mayor parte del reino cruzado por Saladino en 1187. Jaffa estaba situada demasiado al sur, lo que impedía que los pisanos le sacaran todo el provecho que podía brindarles el comercio levantino, motivo por el cual, los pisanos trasladaron sus bases al norte, a Acre, desde donde las relaciones con Damasco y el interior eran más fáciles. No es que las condiciones físicas del puerto de Acre fuesen particularmente buenas. Los barcos anclaban a la entrada de la rada, que (igual que ocurría en la mayoría de los puertos mediterráneos) podía cerrarse con una cadena, y las mercancías debían ser transportadas en barcazas entre los barcos y la costa, porque el puerto «no admite el calado de los grandes barcos y estos tienen que echar el ancla fuera, en tanto que solo los pequeños entran». Cuando las condiciones meteorológicas empeoraban, había que varar los barcos en la playa. Los buenos puertos naturales no eran un prerrequisito que los mercaderes medievales tuvieran en cuenta al elegir dónde instalar sus bases, véanse sino los ejemplos de Barcelona, Pisa y Mesina. Sin embargo, ibn Yubair opinaba que Acre era «igual, en su grandiosidad, a Constantinopla», refiriéndose no al tamaño de Acre sino a que los mercaderes musulmanes y cristianos llegados en barcos y caravanas convergían todos allí, de forma tal que «sus vías y calles bullen con el gentío, y queda poco espacio para poner el pie». Como era habitual en él, ibn Yubair se apresuró a enmascarar con imprecaciones su admiración ante lo que veía, y así, Acre «arde en la infidelidad, hierve de cerdos y cruces», donde los cerdos eran los impuros cristianos, además de esos sucios animales. «Es maloliente y sucia, llena toda ella de inmundicia y excrementos».[27] Como es natural, Yu-

bair deploraba que los cruzados hubieran convertido las mezquitas en iglesias, pero observó que la antigua Mezquita del Viernes tenía en su interior un rincón en el que los musulmanes podían orar. La relación entre los colonos francos y la población local era menos tensa de lo que habrían deseado ibn Yubair y los cruzados recién llegados. A estos nuevos cruzados les desconcertaba la permisiva actitud que encontraron. El anciano jeque de Shayzar, en el norte de Siria, Osama ibn Munqidh (1095-1188), dejó unas memorias de su tiempo en las que puede entreverse la existencia de relaciones amistosas a ambos lados de la línea divisoria entre cristianos y musulmanes. Trabó una gran amistad con un caballero franco de quien escribió: «nos hicimos amigos íntimos y estábamos constantemente juntos, hasta el punto que llegó a llamarme "mi hermano"».[28] Los francos del reino de Jerusalén tomaron muy poco de la cultura musulmana, en contraste con el intenso contacto cultural que tenía lugar en aquella época en España y Sicilia, y sin embargo se consiguió una convivencia práctica. A ibn Yubair le incomodaba la presencia de musulmanes en este reino cristiano. «Mas no hay excusa ante Dios —escribió—, para permanecer en una ciudad de infidelidad sino yendo de paso. El musulmán encuentra libertad de acción en territorio islámico.»[29]

Pese a todo lo anterior, los barcos cristianos se consideraban los más seguros y fiables, e ibn Yubair decidió regresar a bordo de un barco capitaneado por un marino genovés «ducho en su oficio y diestro en el arte de navegar». La intención era la de aprovechar el viento del este que solía soplar durante unos quince días en octubre, porque el resto del año, salvo entre mediados de abril y finales de mayo, los vientos dominantes soplaban del oeste. El 6 de octubre de 1184, ibn Yubair y otros musulmanes se embarcaron, y con ellos, otros dos mil peregrinos cristianos que habían llegado de Jerusalén, aunque el cálculo de pasajeros que hace ibn Yubair parece excesivamente alto para

un solo barco. Los cristianos y los musulmanes compartieron el espacio a bordo, pero se mantuvieron apartados: «los musulmanes detentan sus localidades con independencia de los francos», e ibn Yubair expresó su esperanza de que Dios liberara lo antes posible a los musulmanes de la presencia de los cristianos. Él y los otros musulmanes estibaron sus pertenencias y, mientras el barco esperaba un viento favorable, bajaron a tierra cada noche para dormir más cómodos, una decisión que casi acabó en desastre. El 18 de octubre no parecía que el tiempo fuera a permitir aún la salida del barco, e ibn Yubair seguía todavía en la cama cuando el barco zarpó. Desesperados por alcanzarlo, él y sus amigos alquilaron un bote con cuatro remos y se lanzaron en persecución del barco, que, a fin de cuentas, contenía sus posesiones, y en el que además habían pagado el pasaje. Fue un viaje peligroso en medio de una fuerte marejada, pero al llegar el atardecer habían conseguido alcanzar al barco genovés. Tuvieron cinco días de viento favorable, y avanzaron a buen ritmo hasta que comenzó a soplar el viento de poniente; a fin de minimizar las consecuencias negativas del poniente, el capitán comenzó a hacer bordadas, pero el 27 de octubre toda la fuerza del viento se abatió sobre la nave, y uno de los mástiles se partió y cayó al mar, con las velas, aunque los marineros consiguieron improvisar uno nuevo.[30] Cuando amainó el viento, el mar parecía «un palacio enlosado de cristal», palabras que ibn Yubair citó del Corán.[31] La noche del 1 de noviembre, los cristianos celebraron la festividad de Todos los Santos, y todos ellos, ancianos y jóvenes, hombres y mujeres, sosteniendo una vela encendida escucharon las plegarias y los sermones; «todo el barco, de arriba abajo resplandecía con lámparas encendidas».[32] Una vez más, ibn Yubair estaba impresionado pero, como siempre, no quiso admitirlo.

El diario de ibn Yubair ofrece un relato sin igual de la vida a bordo de un barco en este período. Describe cómo los musulmanes y cristianos que morían en el mar recibían sepultura según la costumbre tradicional de arrojarlos por la borda. En virtud de la ley marítima genovesa, el capitán heredaba las posesiones de aquellos que morían en el mar: «el heredero del muerto no tiene medio alguno de conseguir su herencia. Esto nos llenó de asombro».[33] El barco no hizo ninguna escala para reaprovisionarse, y al cabo de unos días, muchos de los peregrinos de ambas creencias se encontraron escasos de provisiones. Sin embargo, insiste Yubair, a bordo se podía comprar abundante comida fresca, y «era como si en este barco estuviesen en una ciudad que reunía todas las comodidades». Había pan, agua, fruta (melones, higos, granadas y membrillos), nueces, garbanzos, alubias, queso, pescado, y muchas cosas más; a todas luces, los competentes marineros genoveses sabían que tenían un mercado cautivo para cualquier suministro extra que pudiesen cargar. Llevados por el viento hacia una isla controlada por los bizantinos, los pasajeros pudieron comprarles carne y pan a los isleños. Más tormentas acompañaron al barco mientras pasaba junto a Creta, y los pasajeros empezaron a temer verse obligados a pasar el invierno en alguna de las islas griegas o en algún lugar de la costa de África, si es que sobrevivían; de hecho, el viento los llevó de vuelta a Creta. Ibn Yubair se sintió impulsado a citar unos versos de un poeta árabe que comienzan con «el mar, amargo al paladar, es difícil».[34] Tras observar que había una época del otoño en la que era posible navegar de este a oeste, ahora ibn Yubair opinaba que:

> Cada viaje tiene sus tiempos, y el viaje por mar debe hacerse en su momento y en su época determinados y no empeñarse en emprenderlo durante los meses de invierno como nosotros habíamos hecho por error. Todo está en poder de Dios, tanto antes como después.[35]

Su pesimismo era injustificado. No tardaron mucho en aparecer ante su vista otros cinco barcos procedentes de Alejandría; esa pequeña flotilla entró en la rada de una de las islas Jónicas y los viajeros compraron carne, aceite y un pan negro recocido hecho de trigo y cebada, y sin embargo, «la gente se precipitó sobre él a pesar de sus elevado precio, ya que no es barato. Todos dieron gracias a Dios por su bondad para con ellos».[36]

Cuando los barcos salieron del puerto, se estaba acabando el mes de noviembre, y el viaje se hizo más difícil a medida que se acercaba el invierno. Frente a las costas del sur de Italia «las masas de las olas se sucedían en sus embates y sus sacudidas sobresaltaban nuestros corazones», pero tocaron tierra en Calabria donde muchos de los cristianos decidieron que ya habían tenido bastante, porque además de las tormentas, ahora tenían hambre. Ibn Yubair y sus amigos se mantenían con poco más de una libra de torta de pan reblandecida al día. Los que desembarcaron les vendieron el poco de comida que les quedaba a aquellos que permanecieron a bordo, y los musulmanes estaban dispuestos a pagar un *dirham* de plata por una simple torta de pan.[37] El alivio que pudieran haber sentido al llegar cerca de Sicilia no tardó en disiparse. El estrecho de Messina parecía agua en ebullición allá donde el mar era comprimido entre la tierra firme y Sicilia. Los fuertes vientos empujaron el barco hacia la costa de Mesina, una de las velas se atascó y no la pudieron arriar, y el viento de popa precipitó el barco hacia las aguas poco profundas hasta que la quilla tocó fondo y la nave quedó inmovilizada. Se rompió un de los timones, las anclas eran inútiles y todos aquellos a bordo, musulmanes y cristianos por igual, se sometieron a la voluntad de Dios. A algunos de los pasajeros de mayor rango los llevaron a tierra en una lancha, pero la embarcación se partió cuando intentaba volver de la costa. Unos botes más pequeños acudieron en ayuda de los pasajeros, aun-

que no con las mejores intenciones: sus patrones exigieron un precio muy alto por el privilegio de rescatar a los náufragos. La noticia del naufragio llegó a oídos del rey de Sicilia, llegado hacía poco tiempo a Mesina para supervisar la construcción de su flota de guerra, y que se acercó a observar lo que estaba sucediendo. Disgustado con el comportamiento de los marineros, ordenó que se les pagaran 100 *tarí* (monedas de oro pequeñas) para que llevaran a tierra a un grupo de musulmanes demasiado pobres para pagar el precio exigido. Ibn Yubair se maravilló ante la clarividencia de Dios, que había enviado al rey a Mesina, lo que «supuso un acto de misericordia para con nosotros».[38] El rey Guillermo realmente les había salvado la vida a aquellos que aún estaban a bordo, porque al día siguiente, el barco encalló y el mar lo hizo pedazos.

Pese a su aterradora experiencia, a ibn Yubair le sorprendió lo accesible que era el puerto de Mesina. Los barcos podían llegar hasta la orilla y no se necesitaban botes para transportar pasajeros y cargamentos a tierra, todo lo que hacía falta era un tablón. Los barcos estaban «alineados a lo largo de la costa como se alinean los caballos en sus cercados y establos».[39] Para poder llegar a Andalucía, Yubair tuvo que cruzar toda la isla hasta Trapani, donde buscó un barco genovés con destino a España, lo que, en condiciones normales, no hubiese sido un problema, pero el rey había dispuesto un embargo a la navegación «a causa de la flota que estaba formando y equipando. Ni una sola nave podía hacerse a la mar hasta que la flota hubiera partido. ¡Dios frustre su empeño e impida que logre su objetivo!». Creyó entender que el destino de la flota era el imperio bizantino, porque todos en Sicilia hablaban del joven que el rey Guillermo mantenía en su corte y al que pretendía sentar en el trono bizantino, una repetición de los planes de Roberto Guiscardo un siglo antes.[40] El embargo era una molestia, pero siempre cabía la posibilidad de influir sobre los funcionarios reales por medio

de métodos consagrados por la tradición. Ibn Yubair consiguió encontrar una plaza en uno de los tres barcos que viajaban juntos hacia el oeste, y los armadores genoveses sobornaron a un funcionario real que simuló no ver su partida. Los barcos zarparon el 14 de marzo de 1185. Al pasar por las islas Egadas, al oeste de Sicilia, se detuvieron en el pequeño puerto de Favignana, donde se cruzaron con el barco de Marco el genovés que llevaba a bordo peregrinos norteafricanos procedentes de Alejandría, personas que ibn Yubair había conocido meses antes en La Meca. Los viejos amigos se reunieron y celebraron el encuentro. Cuatro barcos zarparon entonces rumbo a España, pero el viento parecía dispuesto a jugar con ellos, porque los llevó hacia Cerdeña, luego los empujó hacia el sur, hasta que por fin pudieron regresar a aguas sardas y desde allí poner rumbo a Ibiza, Denia y Cartagena, donde ibn Yubair volvió a pisar tierra española antes de regresar a su hogar en Granada el 25 de abril de 1185. Concluyó su relato con las hastiadas palabras de un poeta árabe, «ella arrojó su bastón y allí se estableció como el viajero fija sus ojos en el regreso».[41]

Ibn Yubair tuvo muy mala suerte con el tiempo, y el naufragio de Mesina no era una calamidad frecuente. Sin duda exageró los peligros que había arrostrado, y el número de pasajeros y sus penalidades a bordo. No obstante, en muchos aspectos su viaje era probablemente bastante representativo de la época, sobre todo el hecho de que los peregrinos musulmanes y cristianos utilizaran los barcos genoveses. Ibn Yubair habla de capitanes genoveses que «gobernaban» sus barcos, aunque, en general, estos grandes barcos no solían ser propiedad de sus capitanes. Los inversores genoveses compraban acciones, a menudo una parte que no superaba una sexagesimocuarta, de modo que la propiedad de los barcos estaba muy repartida. Un inversor activo solía diversificar el riesgo y comprar acciones en varios barcos. La palabra con la que se denominaba a estas accio-

nes era *loca*, «lugares», y se podían negociar y heredar de un modo muy parecido al de los valores de renta variables modernos.[42] Las *loca* no tenían un precio fijo, dado que cada barco era diferente y que también lo era el número de acciones en que se dividía; las acciones se compraban a menudo por unas treinta libras de moneda genovesa, la cantidad que un genovés de clase media podía recibir como herencia y decidir invertir para rentabilizarla. Entre los accionistas había un pequeño grupo de mujeres, y muchos participaban en el gobierno de Génova, entre ellos miembros de las grandes familias de la ciudad, tales como los della Volta y los Embriaco. La propiedad de las acciones generaba ingresos derivados de los pasajes vendidos y del alquiler de espacio de carga a los mercaderes. El valor total de las acciones podía alcanzar hasta 2.480 libras, en un ejemplo de 1192, o caer hasta las 90 libras, este último precio sin duda el de un barco al final de su vida útil o necesitado de grandes reparaciones.[43]

Los barcos se dividían en dos grandes categorías. Las galeras ligeras se empleaban en la guerra y para el transporte de embajadores a las cortes extranjeras, pero, igual que había ocurrido en la Antigüedad, no eran adecuadas para la navegación en mar agitado; por lo general tenían que navegar a la vista de tierra y utilizaban los remos como propulsión auxiliar cuando los vientos eran débiles o en las maniobras portuarias. Las galeras tenían un mástil con una única vela latina, y un pico o un espolón, en lugar de un ariete, en la proa, y estaban tripuladas por entre veinte y ochenta remeros que eran ciudadanos libres. Más que compartir un remo enorme, como sería lo habitual a partir del siglo XVI, los remeros se sentaban dos en cada banco, y cada uno de ellos manejaba un remo de diferente longitud, un sistema al que en Venecia se le daba el nombre de *alla senile*.[44] Su virtud era la velocidad, puesto que les costaba poco adelantar a los barcos redondos. Muchas galeras eran de propiedad priva-

da, pero la Comuna las requisaba en tiempos de guerra, presumiblemente previo pago de una gran compensación.[45] Los documentos mencionan barcos que parecían bañeras, conocidos sencillamente con la palabra latina que designa barco, *navis*, mucho más a menudo de lo que mencionan las galeras, y no dicen gran cosa de las embarcaciones pequeñas a las que les dan nombres como *barca*, porque estas embarcaciones se empleaban en viajes de cabotaje, o hasta Córcega y Cerdeña, en los que se transportaba poca carga y en los que se invertía poco dinero.[46] Las *naves* más grandes llegaban a tener 24 metros de eslora y 7,5 metros de manga. A principios del siglo XIII podían tener dos o incluso tres mástiles y solían llevar velas latinas, aunque ibn Yubair deja claro que podían adaptar velas cuadras si así lo exigía el viento. Después del año 1200, estos barcos empezaron a ser más altos, con dos y hasta tres cubiertas, pero las cubiertas inferiores eran muy estrechas, puesto que se trataba de incrementar el espacio de carga, y no de mejorar las condiciones para los pasajeros.[47] Los timones de codaste todavía no se usaban en el Mediterráneo, donde seguía dominando el sistema preferido por los griegos y los romanos, el timón de espadilla. Sigue siendo un misterio la vida actica que tenían los barcos. Las sólidas galeras romanas habían gozado de una larga vida en el transporte de cereales, pero los barcos medievales eran de una construcción más ligera y necesitaban que se dedicara una gran atención a su mantenimiento y reparación.

La mayoría de los barcos llegaban a destino sin problemas, y por lo tanto no eran una mala inversión, siempre y cuando la inversión se distribuyera entre varios barcos Esta distribución de las inversiones significaba que las ciudades que enviaban pocos barcos a la mar, como por ejemplo Amalfi y Savona (no muy lejos de Génova) estaban en desventaja porque sus comerciantes no podían diversificar las inversiones. En consecuencia, algunos de ellos como Salomón de Salerno, se marcharon a

Génova, Pisa o Venecia, al comprender que era en estas ciudades donde podrían hacer prosperar sus negocios, y estos desplazamientos tuvieron un efecto multiplicador. El comercio de estas tres ciudades floreció y los rivales en potencia no pudieron competir con ellas. Al éxito de los genoveses y de los pisanos en su zona del Mediterráneo se sumó, a finales del siglo XII, su insistencia en que los barcos de los puertos provenzales que viajaban al Levante solo pudieran llevar peregrinos y otros pasajeros, pero no cargas.[48]

Todos y todo estaba apretujado a bordo, y los viajeros dormían al raso, utilizando sus posesiones como almohada y colchón. En el siglo XIII, la carga ya podía estibarse bajo cubierta, y se construían camarotes a ambos extremos del barco, de modo que quienes estuvieran dispuestos a pagar por un viaje más cómodo tenían espacio en la nueva primera clase medieval.[49] Habida cuenta de las lamentables condiciones de los viajes por mar, lo que impulsaba a muchos a cruzar el Mediterráneo era la fe: la fe de los peregrinos, a quienes la adversidad en el mar les parecía una prueba de su devoción que les haría merecedores de la aprobación divina; y la fe de los mercaderes en su capacidad para asumir riesgos calculados y regresar de sus expediciones a las tierras, en ocasiones peligrosas, del sur y del este del Mediterráneo, habiendo conseguido pingües beneficios. También los mercaderes eran conscientes de que cualquier beneficio que obtuvieran se lo debían a un Dios misericordioso; era *proficuum quod Deus dederit*, «la ganancia que Dios nos diere».

Capítulo 6
CAÍDA Y ASCENSO DE LOS IMPERIOS, 1130-1260
I

Las flotas de Pisa, Génova y Venecia no eran las únicas que surcaban las aguas italianas. Rogelio I, el Gran Conde, completó la conquista de Sicilia en 1091, y bajo el mandato normando la isla prosperó: Mesina atrajo a los mercaderes latinos, y funcionó como puerto de escala en las rutas comerciales que unían a Pisa y Génova a Acre y Alejandría; ibn Yubair la llamó «la feria de los mercaderes infieles y la meta de los navíos que por el mar acuden de todas partes», y observó que la ciudad tenía un gran astillero donde se construía la flota siciliana.[1] El monarca se reservaba para su propio uso la mayor parte de la brea, el hierro y el acero producido en sus tierras, porque era vital controlar las materias primas necesarias para la construcción naval.[2] Rogelio II, el despiadado y competente hijo de Rogelio I, se hizo con el control de grandes extensiones del sur de Italia gobernadas por sus primos y, no menos importante, consiguió que el papa le concediera la corona del recién creado reino de Sicilia en 1130. Era un hombre de ambiciones mediterráneas que se consideraba el sucesor de los tiranos griegos, y sostenía que él no era un usurpador, sino el resucitador de un antiguo reino.[3] Aparecía en público ataviado con las prendas imperiales bizantinas o vestido como un emir árabe. Decoró la capilla de su palacio con los más finos mosaicos griegos y la coronó con un soberbio techo de madera obra de artesanos árabes. Le encargó a Idrisi, un príncipe refugiado de Ceuta, una geografía del mundo que le permitía (con el mapa que la acompañaba) contemplar el Mediterráneo y el mundo más allá con un detalle extraordinario.

La propaganda era igual de intensa que la acción. En 1147 y 1148, en la época de la Segunda Cruzada, Rogelio puso su atención en el imperio bizantino. El papa había hecho un llamamiento a la cruzada en 1147, tras la caída del principado cruzado de Edesa, en el norte de Siria, en manos musulmanas. Rogelio ofreció su flota, pero debido a la presión ejercida por su enemigo el emperador alemán, Conrado III, su oferta fue rechazada. Rogelio dedicó entonces su flota a otros menesteres. En 1148, aprovechando que Manuel Comneno, el emperador bizantino, estaba distraído por el paso de los ejércitos de la Segunda Cruzada por sus territorios, la armada de Rogelio conquistó Corfú y atacó Corinto y Atenas, mientras sus tropas se internaban hacia el interior y se llevaron de Tebas a docenas de tejedores de seda judíos que Rogelio puso a trabajar en los talleres de su palacio. Un cronista bizantino habla con elocuencia del regreso de las galeras sicilianas:

> Si alguien ha visto los trirremes sicilianos cargados con tantos hermosos objetos, y sumergidos hasta los remos, hubiese dicho con toda sinceridad que no eran piratas sino barcos mercantes que transportaban toda clase de productos.[4]

Como era de prever, la reacción fue violenta. Los venecianos, alarmados al ver que Rogelio controlaba ahora la salida del Adriático, enviaron barcos en ayuda de Manuel Comneno, que no tuvo más opción que renovarles los privilegios comerciales que ya consideraba excesivos. La desconfianza de Manuel por los venecianos se intensificó tras recibir informes de cómo pasaban el tiempo durante el sitio de Corfú: burlándose de las facciones morenas de Manuel, vistieron a un negro africano con magníficas túnicas, lo instalaron en uno de los buques enseña imperiales, y representaron en clave burlesca las ceremonias sagradas de la corte bizantina.[5] Sin querer, Rogelio estaba forzando a los bizantinos y a los venecianos a darse cuenta de hasta qué punto se detestaban mutuamente. Los ataques de Rogelio contra Grecia eran incursiones relámpago, pero también estaba intentando crear un imperio duradero en ultramar, en el

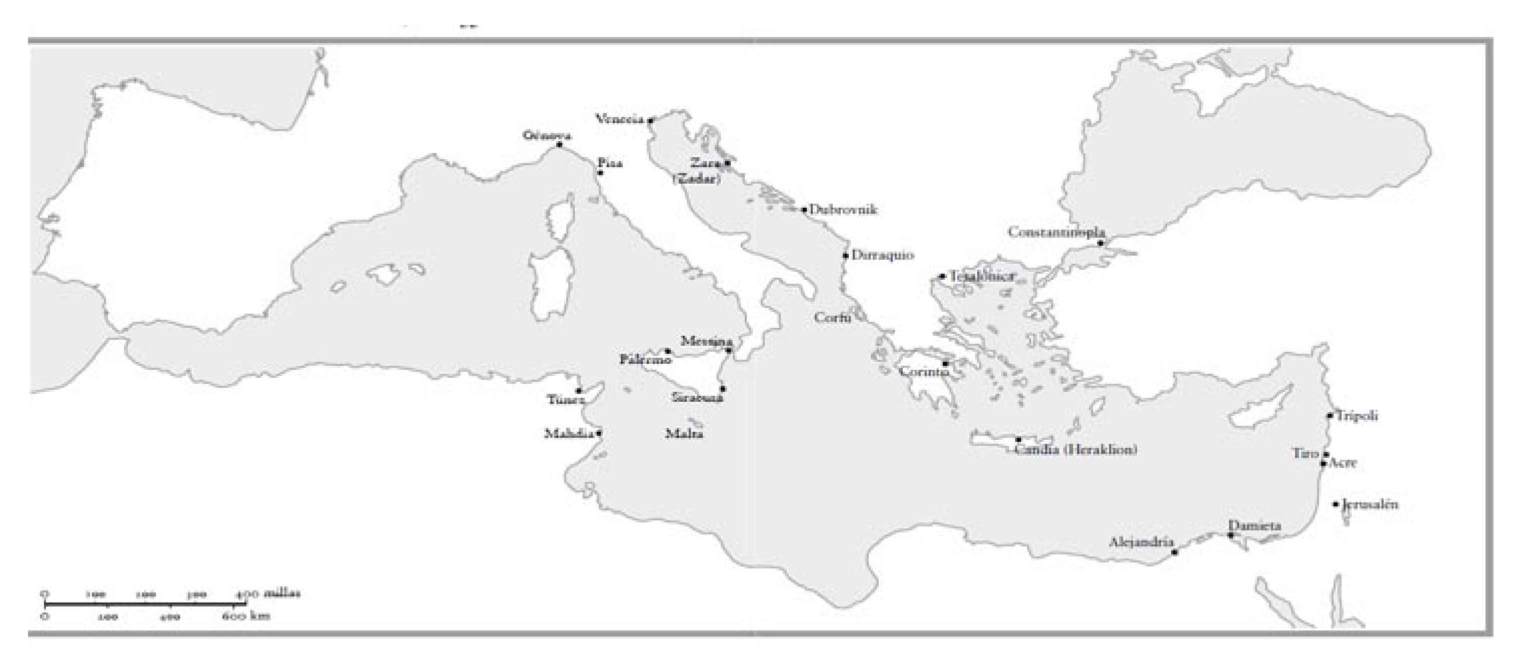
norte de África,[6] y supo explotar con mucha habilidad el desorden político y económico reinante en la región: durante un período de hambruna, utilizó los cereales sicilianos para que los emires africanos, uno tras otro, reconocieran su autoridad, y en 1146 envió una flota contra Trípoli, que capturó sin dificultad.[7] Dos años más tarde, cuando al-Hasan, el emir de Mahdia, se insubordinó, Rogelio armó una flota a cuyo mando puso al almirante Jorge de Antioquía, un griego cristiano muy voluble y de excepcional competencia que en el pasado había servido al monarca de Mahdia. En la pequeña isla de Pantellería la flota siciliana se cruzó con un barco de Mahdia y, al descubrir que llevaba palomas mensajeras a bordo, Jorge obligó al capitán a enviar un mensaje a Mahdia en el que le comunicaba al emir que, si bien era cierto que una flota siciliana se había hecho a la mar, su destino era el imperio bizantino. A al-Hasan esta información le pareció creíble, y cuando, en la madrugada del 22 de junio de 1148 vio a los barcos sicilianos cruzar el horizonte, quedó paralizado por el horror. Al-Hasan huyó, la ciudad cayó sin grandes dificultades, y Jorge les dio a sus tropas dos horas para que se dedicasen al pillaje.

Después, amplió la protección real a los habitantes de Mahdia, e incluso dispuso préstamos para los comerciantes locales a fin de incentivar la reanudación de la actividad comercial lo antes posible. Nombró jueces designados entre los miembros de la comunidad local, asegurándose así que los musulmanes continuaban viviendo según sus leyes; llegaron los comerciantes extranjeros y volvió la prosperidad. Rogelio vio esta serie de conquistas como el primer paso del establecimiento de un «reino de África» en parte cristianizado de nuevo. Intentó instalar colonos cristianos en Mahdia, porque los cristianos habían ido desapareciendo gradualmente durante los últimos cinco siglos.[8] Sin embargo, tenía también un plan estratégico de mayor alcance, cuyo objetivo consistía en conseguir el control de las

aguas que rodeaban a su reino; en 1127 ya había ocupado Malta (que su padre había ocupado por primera vez en 1090), y ansiaba instaurar su influencia en las islas Jónicas frente a la costa occidental de Grecia.[9] Poseer todos estos puntos le permitiría crear un *cordon sanitaire* marítimo alrededor de su reino que le garantizaría que las flotas enemigas, los venecianos al servicio de Bizancio o los pisanos al servicio del emperador alemán, no pudiesen lanzar una invasión contra sus territorios. Rogelio también se interesó en crear planes de campañas navales en la costa de España, y cuando murió en 1154, estaba a punto de crear una gran talasocracia.[10] Rogelio no navegaba con su flota, sino que la había puesto al mando de su administrador principal Jorge de Antioquía, que ahora ostentaba el título de «emir de emires». Más tarde, en 1177, un tal Guillermo de Modica fue designado emir, o *amiratus*, «de la afortunada flota real», y en el siglo XIII la palabra *amiratus*, «almirante», empezaría a utilizarse en Francia, España y en el resto del mundo con este significado marítimo específico. Se trataba de un término derivado del árabe siciliano que reflejaba la supremacía que tenía la marina siciliana en el Mediterráneo central en el siglo XII.[11]

Después de 1154, Guillermo el Malo, hijo de Rogelio, menos competente que su padre, no consiguió mantener unido el tejido del reino. Enfrentado a una invasión bizantina en Apulia que contaba con el apoyo de una armada veneciana, Guillermo demostró su sensatez al reconocer que las posesiones africanas eran insostenibles. Las ciudades norteafricanas intuyeron las dificultades a las que Guillermo se estaba enfrentando en Sicilia y se unieron al movimiento almohade en Marruecos que se expandía con rapidez; el califa almohade en persona dirigió el asalto a Mahdia en 1159. En enero de 1160, los almohades cruzaron las murallas y les dieron a elegir a los cristianos y a los judíos entre el islam y la muerte.[12] Guillermo fue objeto de duras críticas, y culpado de este gran revés, aunque en realidad él (o

sus consejeros) demostraron una cierta capacidad para las relaciones exteriores. Guillermo rechazó la invasión bizantina y llegó a un acuerdo con Manuel Comneno, la primera vez que un emperador bizantino reconocía, aunque fuera a regañadientes y a la fuerza, la legitimidad del reino de Sicilia.



Génova
Pisa
Venecia
Zara (Zadar)
Dubrovnik
Durraquio
Corfú
Constantinopla
Tesalónica
Corinto
Palermo
Messina
Siracusa
Túnez
Mahdia
Malta
Candia (Heraklion)
Trípoli
Tiro
Acre
Jerusalén
Damieta
Alejandría
0 100 200 300 400 millas
0 200 400 600 km

En el preciso momento en el que los genoveses, los pisanos y los venecianos se hacían con el control de las largas rutas que transportaban mercancías y peregrinos entre Oriente y Occidente, los sicilianos afirmaban su dominio sobre los vitales pasos entre el mar Tirreno y Oriente, y entre el Adriático y Oriente. La supremacía naval siciliana en estas aguas planteaba un dilema a los italianos del norte. A menos que deseasen que sus barcos estuvieran a merced de la marina siciliana, tendrían que hacerse amigos de la corte de Palermo. Sin embargo, sus deseos de aplacar a los emperadores bizantinos y alemanes les empujaban constantemente en otras direcciones. En 1156, los genoveses firmaron un tratado con el rey Guillermo I, del que el cronista de la ciudad escribió: «durante mucho tiempo, y en muchos lugares, personas sabias de todo el mundo dijeron que los genoveses recibieron más cosas, y mejores, que las que dieron».[13] El rey Guillermo necesitaba que los genoveses le dieran garantías de que no permitirían que su flota fuese utilizada por los enemigos de Guillermo para invadir Sicilia.[14] Guillermo les concedió a los genoveses una reducción de impuestos sobre las cargas transportadas desde Alejandría y Tierra Santa a través de Mesina, porque el tratado abordaba la seguridad de las rutas a Oriente, además de cuestiones relacionadas con el derecho a sacar de Sicilia determinados productos. Por otra parte, los genoveses necesitaban las verduras y hortalizas de Sicilia. La ciudad crecía y necesitaba alimentarse, y el trigo siciliano era más abundante y de mejor calidad que el sardo, por el cual, en cualquier caso, los genoveses competían con los pisanos. El tratado especifica el modo en el que los genoveses podían comprar el trigo, el cerdo en salazón (del noroeste siciliano, una zona en su mayor parte cristiana), lana, pieles de cordero y algodón (sobre todo de la región cercana a Agrigento).[15] Los genoveses dependerían durante siglos de los cereales de Sicilia, que se podían comprar baratos y transportar a bajo coste a su próspera ciudad

natal; y al importar grandes cantidades de algodón de Sicilia al norte de Italia, los genoveses sentaron las bases de una próspera industria algodonera en la Edad Media.[16] Una parte del mejor algodón procedía de Malta, gobernada por el rey de Sicilia, y ya en 1164 se tiene constancia de la llegada de algodón maltés a Génova.[17] El comercio de Sicilia estaba sufriendo una transformación gradual, de forma tal que los tradicionales estrechos vínculos con África del Norte fueron reemplazados por estrechos vínculos con el norte de Italia. Bajo el gobierno normando, Sicilia estaba incorporándose a la red económica europea, aunque por el momento, todavía era un territorio exótico donde los mercaderes podían encontrar no solo cereales sino también azúcar e índigo, productos tradicionales del Mediterráneo islámico que dejarían de estar de moda después del año 1200 y que serían sustituidos por más trigo, a medida que iba disminuyendo el número de cultivadores musulmanes de estos dos productos. Los genoveses trajeron cantidades cada vez mayores de tejidos de lana italianos e incluso flamencos con los que pagaban, en parte, el trigo, el algodón y otros productos; los vínculos entre el norte y el sur se estrecharon más y más y entre el norte y sur italiano empezó a desarrollarse una relación complementaria en la que Sicilia proveía de las materias primas y los alimentos, y el norte italiano suministraba los productos acabados. El rey de Sicilia, en su calidad de propietario de grandes extensiones de cultivos de cereales en Sicilia acumuló una gran fortuna a partir de su humilde pero vital producto.[18]

El rey Guillermo II el Bueno (1160-1189) se tomó un gran interés por los asuntos mediterráneos más allá de la isla, y para ello aprovechó la existencia de su grande y poderosa flota. Extendió su autoridad hasta el otro lado del Adriático, y puso bajo su protección la ciudad dálmata de Dubrovnik (Ragusa), que comenzaba a sobresalir y cuyo puerto adquiría una importancia creciente.[19] Ahora bien, Guillermo II tenía la vista puesta más

allá del Adriático. En 1174 lanzó una gran ofensiva contra Alejandría, en Egipto, y en 1182 puso rumbo a Mallorca, de donde su flota volvió con las manos vacías. Tres años más tarde, su objetivo era Bizancio, y cuando murió, estaba planeando enviar ayuda a los asediados estados cruzados. Se veía a sí mismo como un guerrero de Cristo contra los musulmanes y los griegos. En su campaña más ambiciosa, en 1185, la flota siciliana penetró profundamente en territorio del imperio bizantino. Sabía que contaba con el apoyo de los mercaderes italianos porque, en 1182, en un tremendo estallido de violencia alentado abiertamente por el nuevo emperador, Andrónico Comneno, los latinos de Constantinopla fueron masacrados. La noticia de esta masacre se difundió cuando un barco veneciano que entraba en el Egeo se encontró con otras naves venecianas a la altura de cabo Malea y cuyas tripulaciones les advirtieron a gritos: «¿Por qué os detenéis aquí? Si no escapáis, acabaréis todos muertos, porque nosotros y todos los latinos hemos sido expulsados de Constantinopla».[20] Sin embargo, la mayoría de las víctimas eran pisanas y genovesas; los venecianos seguían enzarzados en una de sus sempiternas peleas con Constantinopla, y no se les veía mucho por allí.

En 1185, Guillermo encontró la excusa que necesitaba: un impostor errante llegó a su corte afirmando ser un emperador depuesto y Guillermo asumió la noble tarea de devolverle el trono imperial a este personaje tan poco convincente.[21] Cuando llegó el momento de pasar a la acción, su flota siguió el patrón marcado por Roberto Guiscardo un siglo antes: conquistó Dirraquio, desembarcó un ejército, penetró hasta Tesalónica, que capturó y saqueó con la ayuda de la flota que había llegado después de rodear el Peloponeso. La caída de la segunda ciudad del imperio bizantino electrizó a los griegos.[22] Los sicilianos no pudieron conservar Tesalónica, y su ataque no hizo más que intensificar el odio de los bizantinos hacia los occidentales.[13] Si

bien las ambiciones de Guillermo abarcaban todo el Mediterráneo, lo que le faltaba era poder conseguir una victoria duradera. En este aspecto, los italianos del norte supieron hacerlo mucho mejor.

II

En los últimos años del siglo XII y el principio del XIII se vivieron una serie de cataclismos políticos que desembocarían en cambios duraderos de la geografía política del Mediterráneo, unos cambios que las repúblicas marítimas italianas supieron, no obstante, explotar para reafirmar su control, cada vez más sólido, sobre el tráfico del Mediterráneo. En el año 1169, el rey de Jerusalén, Amalarico, cometió un grave error de cálculo al unirse a Manuel Comneno con el propósito de atacar el Egipto fatimí. Manuel debía aportar una gran flota bizantina, lo que sugiere que, si de verdad querían, los bizantinos todavía eran capaces de armar una gran flota. Amalarico, por su parte, debía solicitar la ayuda del ejército franco, y todos juntos lanzarían un ataque conjunto contra el delta del Nilo y El Cairo. Al final, un ejército franco llegaría a El Cairo, pero sus intentos de instaurar un gobierno títere provocaron una revuelta popular. Derrocaron a los fatimíes y Egipto no se convirtió en un aliado sumiso sino en el foco principal de la oposición al reino latino.[24] No pasaría mucho tiempo antes de que un nuevo sultán ayubí, Saladino, un musulmán suní de origen kurdo, viera en la lucha por la tercera ciudad sagrada del islam la causa que uniría a los musulmanes de Oriente Medio contra los francos.[25] El reino franco de Jerusalén estaba más amenazado aún porque Saladino tenía ahora bajo su control la Siria musulmana y Egipto, desequilibrando así la tradicional estrategia franca de enfrentar a los gobernantes de Siria contra los fatimíes. En 1187, Saladino le infligió al ejército franco, liderado por unos comandantes incompetentes, una aplastante derrota en los Cuernos de

Hattin, cerca de Tiberíades, y tras esta victoria, conquistó Jerusalén y la costa de Palestina, incluyendo el gran puerto de Acre; solo Tiro resistió.

Aunque la reacción occidental fue decisiva, los cristianos no lograron cumplir con sus objetivos. La Tercera Cruzada, lanzada en 1189, dependía en gran medida del poder naval, y los barcos de Marsella ayudaron a transportar el ejército de Ricardo I, rey de Inglaterra y duque de Normandía, hasta el Levante, haciendo escala en Sicilia. La intromisión de Ricardo en los asuntos de Sicilia (intromisión relacionada en gran parte con sus sórdidos intentos de recuperar la dote de su esposa, que había estado casada con el difunto rey Guillermo II) provocó disturbios y luchas entre los griegos y los latinos de Mesina. Ricardo consiguió conquistar Chipre, que estaba en poder de un miembro rebelde de la dinastía Comneno, y, al final, los cruzados recuperaron Acre, y también una franja de tierra a lo largo de la costa que es ahora Israel y Líbano, pero no Jerusalén. Las calles de Acre estaban más atestadas que nunca de marineros y mercaderes italianos, y los gobernantes francos, desesperados por conseguir apoyo naval, colmaron de privilegios comerciales a los mercaderes extranjeros en Acre y Tiro; les dieron a los mercaderes de Marsella, Montpellier y Barcelona el «Palacio verde», un edificio en Tiro, donde instalar su base, y se les eximió además del pago de las tasas aduaneras.[26]

Acre se convirtió en una ciudad dividida entre muchos amos que ponían una gran insistencia en sus privilegios; los venecianos y los pisanos tenían sus propios barrios autónomos cerca del puerto, y tras estos enclaves, los genoveses ocupaban una considerable sección de la ciudad. A mediados del siglo XIII, el barrio veneciano, rodeado por una muralla, contenía iglesias dedicadas a san Marcos y a san Demetrio, un palacio para el *bailli*, el gobernador de la comunidad, una cisterna, un caravasar con dieciséis comercios en la planta baja, almacenes en tres ni-

veles, y habitaciones en las que vivía el párroco de la iglesia de San Marcos. Los barrios italianos estaban abarrotados, los genoveses tenían quizá unas sesenta viviendas.[27] Entre las diferentes comunidades estallaron conflictos armados: la guerra de San Sabas (12561261) empezó a causa de una pelea por los límites entre los distritos genoveses y venecianos que se descontroló y acabó obligando a los genoveses a evacuar Acre; los genoveses trasladaron su cuartel general a Tiro, mientras los venecianos, antes dominantes en Tiro, se instalaban con mayor firmeza aún en Acre. Las repúblicas rivales se obsesionaron tanto la una con la otra que parecieron olvidarse del constante desafío de los enemigos musulmanes que amenazaban el reino, aunque en esto no eran peores que la belicosa nobleza franca del Oriente latino. Las órdenes militares del Temple y del Hospital (o de San Juan) también poseían sus propios y grandes barrios en Acre y también ellos insistían en su autonomía política.[28] Teniendo en cuenta además los territorios del patriarca de Jerusalén y de otros señores, la verdad es que al rey franco no le quedaba mucho de Acre, pero lo que sí tenía eran los crecientes ingresos de los impuestos al comercio; incluso los mercaderes exentos tenían que comerciar con los mercaderes del interior que pagaban la totalidad de los impuestos, incluida una tasa estándar a un cuando menos curioso porcentaje del 11 $^{5}/_{24}$ por 100. Los monarcas mediterráneos medievales habían comprendido muy bien que bajar los impuestos estimularía el comercio y aumentaría, y no disminuiría, los ingresos.[29]

Saladino tenía el mismo interés que sus enemigos rivales francos en fomentar las visitas de los italianos, porque, para qué negarlo, proporcionaban ingresos demasiado valiosos, y cuando no había moros en la costa, también armas.[30] Egipto compraba cada vez más productos europeos, en particular tejidos de calidad de Lombardía y Flandes, una demanda que no venía generada solo por el deseo de vestir prendas lujosas y

(para un egipcio) exóticas, en general confeccionadas con las más suaves y delicadas lanas inglesas coloreadas con el caro índigo oriental o la grana española, un tinte rojo similar a la cochinilla, sino por el declive de las industrias de Oriente Medio. Las razones de este declive son confusas; el Mediterráneo musulmán aún estaba muy urbanizado, y algunas de sus ciudades, por ejemplo El Cairo, Damasco y Alejandría, eran enormes. Sea cual sea la razón, lo que es evidente es que los italianos supieron sacarle ventaja a esta situación.

Pisa actuó como la puerta de acceso a otros mercaderes toscanos, que podían vivir en los barrios pisanos de ultramar siempre y cuando se sometieran a la autoridad de los jueces pisanos y pagaran los impuestos que se les exigían a los residentes pisanos, en cuyo caso, se les consideraba iguales a los pisanos y podían disfrutar de cualquier exención que el gobernante local le hubiera concedido a Pisa. Una ciudad bien situada para vender sus productos en Oriente era la ciudad de San Gimignano, la de las innumerables torres, en el interior de Toscana, y el mayor centro de producción de azafrán en Occidente. El azafrán, los frágiles estigmas de una especie de croco, era un raro ejemplo de una especia cuya producción en Occidente daba un producto de mayor calidad que el que se cultivaba en Oriente. Se empleaba como tinte, condimento y medicina, su producción exigía un trabajo muy laborioso y, en consecuencia, alcanzaba un precio muy elevado.[31] Los hombres de San Gimignano llevaban este producto a Acre, y después se internaban en territorio musulmán hasta llegar a ciudades tan lejanas como Alepo. La revolución comercial iniciada por Génova, Pisa y Venecia empezaba a abarcar a los habitantes de otras ciudades apartadas de la costa mediterránea. También Florencia cosechó éxitos comerciales: los mercaderes florentinos, al principio, compraban tejidos franceses y flamencos de primera calidad que luego acababan en sus talleres, y, más tarde, se dedica-

ron a producir sus propias y excelentes imitaciones. Su actividad comercial en Túnez, Acre y otros lugares les permitió acumular grandes cantidades de oro procedente no solo de los ingresos de la venta de tejidos, sino también del cambio de oro por plata, más adecuada para los pagos de valor medio, y muy escasa en el Occidente islámico. En 1252 los genoveses y florentinos disponían de las reservas de oro suficientes como para empezar a acuñar sus propias monedas de oro, las primeras en Europa occidental (aparte de Sicilia, el sur de Italia y partes de España) desde los días de Carlomagno.[32] Al llegar el año 1300, la presencia del florín de Florencia en todos los rincones del Mediterráneo atestigua la primacía de los italianos y la creciente integración del Gran Mar en una única zona comercial.

III

Más espectacular aún que la caída de los fatimíes fue el derrumbe del reino de Sicilia. Mientras que Saladino fue capaz de mantener el viejo sistema de gobierno, incluyendo el ejercicio de lucrativos monopolios, en la década de 1190, Sicilia y el sur de Italia cayeron presas de los rapaces barones, creando así una enorme inestabilidad en el Mediterráneo central. Enfrentado a la tenaz oposición de los barones sicilianos, el emperador alemán, Enrique VI de Hohenstaufen, invadió el reino, que reivindicó como derecho de su esposa (la hija póstuma de Rogelio II), con el apoyo oportunista de las flotas de Pisa y Génova.[33] Solo pudo disfrutar de su conquista durante tres años, entre 1194 y 1197, en los que planeó una cruzada y una guerra para conquistar Constantinopla. Después, su viuda Constanza intentó, en el año que le quedaba de vida, restaurarle a Sicilia su antiguo equilibrio, pero la desintegración ya había comenzado: los musulmanes se habían alzado en la Sicilia occidental, una rebelión que se prolongaría un cuarto de siglo. Tras la muerte de Constanza, Federico, su hijo pequeño, se convirtió en el juguete de las facciones rivales en Palermo, y los barones y los obispos

de la tierra firme del sur de Italia aprovecharon la oportunidad para apoderarse de territorios de la corona siciliana sin encontrar demasiada oposición.

El control de las aguas sicilianas pasó a las manos de los piratas del norte de Italia. Los genoveses y los pisanos decidieron hacer realidad algunas de las generosas promesas hechas por el emperador Enrique para atraerlos a una alianza. A los genoveses les había prometido la posesión de Siracusa así que, en 1204, un pirata genovés, Alamanno da Costa, asumió el gobierno de la ciudad y el título de «conde de Siracusa». Los barcos pisanos se vieron acosados en aguas sicilianas por los constantes ataques de los piratas genoveses que actuaban con la aprobación de la Comuna genovesa.[34] Mientras tanto, un genovés amigo de Alamanno, Enrico Pescatore («el pescador»), se autoproclamó conde de Malta. En 1205, el ahora Enrique, conde de Malta, uno de los más peligrosos corsarios en alta mar, que tenía su propia flotilla y grandes ambiciones, envió dos galeras y 300 marineros genoveses y malteses a las aguas griegas, donde se apoderaron de dos barcos mercantes venecianos con destino a Constantinopla cargados de dinero, armas y doscientas balas de tejidos europeos. Tras crear un incidente diplomático internacional, llegaron hasta Trípoli, en el Líbano, donde pusieron sitio a la ciudad hasta que su conde cristiano aceptó un acuerdo en el cual prometía derechos comerciales a los genoveses a cambio de su ayuda contra los musulmanes sirios.[35] Los logros de Enrico fueron celebrados en verso por el gran trovador Peire Vidal, que servía en su séquito:

> Es generoso, intrépido y caballeroso, la estrella de los genoveses, y ante él, todos sus enemigos tiemblan, en toda la tierra y el mar [...] Y mi querido hijo, el conde Enrique, ha destruido a todos sus enemigos y es un refugio tan seguro para sus amigos, que quien lo desee puede ir y venir sin dudas ni miedos.[36]

Incluso cuando se dedicaban a sus ambiciones personales, los piratas genoveses intentaban conseguir beneficios para su ciudad madre, que era poco probable que les abandonase si sus

gobernantes creían que los corsarios trabajaban para los intereses de la república.

La siguiente aventura de Enrico, su intento de conquistar Creta, siguió al desplome de otra gran potencia mediterránea. Después de la muerte de Manuel I Comneno en 1180, las disputas por la sucesión habían consumido la energía política de la aristocracia bizantina, energías que se habían visto más mermadas aún por la gran victoria militar turca en Miriocéfalo, en Asia Menor, cuatro años antes, una batalla de la que Manuel había tenido la suerte de escapar con vida.[37] Los piratas italianos habían conseguido bases en el Egeo, y Corfú había caído en manos de un pirata genovés a quien nada le impedía atacar los barcos venecianos a su paso por la salida del Adriático.[38] Los pisanos y los genoveses querían vengarse de los griegos por la matanza de sus ciudadanos en Constantinopla en 1182, de la que ya hemos hablado antes en este capítulo.[39] Una de las peores afrentas la cometió un pirata genovés, Guglielmo Grasso, que estaba conchabado con un pirata pisano llamado Fortis. Después de asaltar Rodas con toda impunidad en 1187, atacaron un barco veneciano que Saladino le había enviado a Isaac Ángelo, el emperador bizantino; el barco transportaba a los embajadores de Saladino, bestias salvajes, maderas de calidad, metales preciosos y un regalo especial del sultán al emperador, un fragmento de la Vera Cruz. Los piratas mataron a todos los que iban a bordo excepto a algunos mercaderes pisanos y genoveses, y Fortis se apoderó de la reliquia que se llevó a través del Mediterráneo hasta la ciudad de Bonifacio, situada en una península al sur de Córcega, y en aquel momento, en poder de sus compatriotas pisanos. Los genoveses estaban convencidos de que ellos tenía más derecho a reclamar la Vera Cruz, y asaltaron Bonifacio, capturando la reliquia y la ciudad, que a partir de aquel momento conservaron y utilizaron como base de sus operaciones comerciales en el norte de Cerdeña.[40] Los occi-

dentales no se mostraron demasiado apesadumbrados por la agresión a los embajadores de Saladino, porque entendieron que el viaje de los diplomáticos musulmanes era la prueba de que los bizantinos y los ayubíes se habían aliado contra el reino de Jerusalén.

Bizancio estaba en aprietos en todos los frentes. En el sureste europeo, los caudillos de Bulgaria y Serbia cuestionaban el poder bizantino, y los miembros de la familia Comneno que habían perdido el control de la corona imperial montaron estados propios en Trebisonda, en el mar Negro, y en Chipre. Bizancio estaba fracturado incluso antes de ser conquistado. Cuando se empezó a preparar una nueva cruzada a Oriente en 1202, se dio por sentado que su objetivo sería Alejandría, la base del poder económico de Saladino. Si los cruzados conquistaban Alejandría, entonces la podrían canjear por las ciudades que los cristianos habían perdido en el reino de Jerusalén, o bien utilizarla como una posición avanzada desde la cual destruir el poder ayubí. La historia de la Cuarta Cruzada ha sido relatada infinidad de veces: los cruzados alquilaron barcos en Venecia, no pudieron pagar el precio exigido y los venecianos les convencieron para que les ayudaran a capturar Zara (Zadar) en la costa dálmata como parte del pago; los cruzados, entonces, aceptaron dirigirse a Constantinopla con la idea de instalar a su propio protegido, Alejo Angelos, en el trono imperial; las relaciones entre los cruzados, sobre todo los venecianos, y los griegos se agriaron durante 1203 al mismo tiempo que se intensificaba la hostilidad de los griegos hacia Alejo; Alejo IV fue depuesto y los cruzados respondieron con un asalto a Constantinopla: en abril de 1204 escalaron sus grandes murallas y la hasta entonces inexpugnable ciudad fue tomada y saqueada en cuestión de días.[41] Los venecianos llenaron el tesoro de la iglesia de San Marcos con cuencos enjoyados, aguamaniles de cristal de roca, cubiertas de libros doradas y esmaltadas, reliquias

de santos, y otros suntuosos objetos robados del palacio imperial y de las grandes iglesias de Constantinopla. Muchos de estos objetos todavía están en San Marcos, el más notable de ellos, los caballos de bronce de tamaño real procedentes del hipódromo de Constantinopla. La ciudad de San Marcos era ahora la nueva Constantinopla y también la nueva Alejandría.[42]

Los beneficiarios más obvios de la caída de Constantinopla eran los venecianos, que, al conseguir el control de las rutas comerciales de Bizancio, podían excluir de ellas a sus rivales a voluntad. El imperio fue desmembrado: Tesalónica y Creta le fueron concedidas a un destacado cruzado, el aristócrata del noroeste italiano Bonifacio de Montferrat, mientras que la corona de Constantinopla recayó sobre Balduino, conde de Flandes. Los príncipes griegos continuaron resistiendo en Asia Menor, en Nikaia (Nicea) y en los Balcanes occidentales, en Épiro. El emperador Balduino, cuyos recursos eran limitados, se vio obligado a dedicar gran parte de su tiempo a luchar contra los búlgaros. El resto de los estados griegos lucharon tenazmente para recuperar los territorios bizantinos, y Miguel Paleólogo, monarca de Nicea, lograría por fin reconquistar Constantinopla en 1261 y desmantelar el empobrecido imperio latino.[43] Venecia, por otra parte, se proclamó «señor de cuarto y mitad del imperio de Rumania» (es decir, el imperio bizantino). La parte veneciana se incrementó, al menos en teoría, cuando Bonifacio, sometido a la misma presión que el emperador Balduino, decidió recaudar 1.000 marcos de plata vendiéndole Creta a la república. En realidad, Balduino no controlaba la isla, de modo que Venecia tendría que tomar posesión de ella, y tenía excelentes razones para desear hacerlo: su situación a caballo de las rutas a Oriente, y el hecho de que era una fuente de cereales, aceite y vino, algo ya sabido por los comerciantes venecianos.

Antes que los venecianos pudiesen actuar, Enrico, conde de Malta, lanzó un ambicioso ataque naval contra Creta, con el deseo de coronarse rey de la isla, y los genoveses, excluidos del botín de la Cuarta Cruzada, le apoyaron a escondidas. En 1206 ocupó Candia (Heraclión) y catorce plazas fuertes de la isla, y después, tuvo la audacia de enviarle un representante al papa Inocencio III, para pedirle que le designase rey de Creta, pero el papa le dio largas. Los genoveses, que habían fingido no tener nada que ver en la gran empresa de Enrico, a partir de 1208 empezaron a interesarse directamente por ella, proveyeron de barcos, hombres y comida a Enrico y no tuvieron que esperar demasiado a recibir la promesa de almacenes, hornos, baños e iglesias en las ciudades de la isla. Tras un comienzo lento, los venecianos respondieron con hombres y armas, y designaron duque de Creta a un miembro de la gran familia Tiepolo, un cargo que a menudo serviría de aprendizaje para el cargo de dogo de Venecia. A los genoveses no les apetecía nada enzarzarse en una larga guerra contra Venecia, y firmaron un tratado en 1212, aunque se tardaron otros seis años en erradicar la piratería de los condes genoveses de Malta y Siracusa.[44] Después de aquello, Enrico, con toda la tranquilidad del mundo, le ofreció sus servicios a Federico, rey de Sicilia y (desde 1220) Sacro Emperador Romano, que le nombraría almirante; el cazador furtivo ejercía ahora de guardabosques.

La importancia de este breve conflicto no debería ser subestimada. Fue la primera gran confrontación entre Génova y Venecia, que competirían por las rutas a Acre donde, como ya hemos visto antes, se habían enzarzado en violentas peleas entre 1256 y 1261. A los genoveses les molestaba profundamente que los venecianos controlaran el comercio del antiguo imperio bizantino y, por lo tanto, era previsible que le ofreciesen su apoyo naval, a cambio de grandes favores, a Miguel Paleólogo cuando este decidió intentar lanzarse a la reconquista de Cons-

tantinopla en 1261. Sin embargo, después de 1212, Creta había pasado a manos venecianas, y los venecianos se encontraron amos de una población griega que no sentía mucho aprecio por la república (en 1363, se produjo una gran rebelión). Por otra parte, Venecia había consolidado sus líneas de abastecimiento en el Mediterráneo oriental, y poco a poco los griegos y los venecianos aprendieron a colaborar, dando lugar a la aparición de una cultura mixta en la isla, a medida que los venecianos se casaban con los cretenses, e incluso los límites entre los cristianos católicos y ortodoxos s quedaron difuminados.[45]

IV

A pesar de estas interacciones locales en Creta, la importancia de las comunidades italianas en el desarrollo cultural en el Oriente latino o por todo el Mediterráneo resulta difícil de medir. Varios manuscritos iluminados del siglo XIII producidos en el reino de Jerusalén atestiguan que los artistas de Oriente adoptaron la imaginería bizantina de manera similar a como lo hicieron los artistas que trabajaban en Toscana y Sicilia. La caída de Constantinopla en 1204 introdujo más objetos bizantinos en Occidente, lo que intensificó la influencia bizantina en el arte italiano, además de proporcionar a los venecianos interesados en los textos clásicos el medio de obtenerlos y estudiarlos.[46] Los motivos islámicos tenían un interés decorativo, y aparecieron en los edificios venecianos y del sur de Italia, pero no despertaron demasiada curiosidad por la cultura que los había producido. El interés por las culturas orientales era, en su mayor parte, práctico. En el siglo XII, en Constantinopla trabajaban uno o dos intérpretes pisanos cuyos intentos de traducir obras de filosofía griega sobrepasaban las competencias de lo que sin duda era su principal tarea, traducir al latín o del latín la correspondencia oficial que iba y venía de Occidente. Jacobo el Pisano fue el intérprete del emperador Isaac Angelos en 1194.[47] El pisano Maimón, hijo de Guillermo, cuyo nombre sugiere un

origen mixto, ayudó a negociar con los almohades de África del Norte; los escribas pisanos se carteaban con los almohades en árabe. Los pisanos aprendieron incluso algunas lecciones muy útiles de contabilidad en el norte de África. El mercader pisano Leonardo Fibonacci vivió algún tiempo en Bugía, y escribió un famoso tratado sobre los números árabes a principios del siglo XIII,[48] pero el conservadurismo innato de los notarios significó que los cálculos siguieran siendo una pesada tarea realizada con números romanos.

Las rutas comerciales mediterráneas también pudieron haber transportado un conjunto de ideas muy diferentes que inflamarían el sur de Francia, un incendio que se prolongaría varias décadas después de 1209. Durante el siglo XI, los emperadores bizantinos habían reprimido con energía a los herejes bogomilos que predicaban una visión dualista del universo, en el que un Dios bueno que gobernaba el reino de lo espiritual batallaba contra Satanás, que controlaba el mundo de la carne. Algunos historiadores sostienen que los cruzados, a su paso por Constantinopla durante la primera y la segunda cruzadas, o tal vez los mercaderes italianos de Pisa y de otras procedencias, tomaron contacto con los bogomilos y exportaron sus creencias a Europa, donde evolucionaron hasta convertirse en la herejía cátara del Languedoc del siglo XII.[49] Los cátaros italianos, por lo general más moderados en sus opiniones, podrían haber caído bajo la influencia de los herejes de los Balcanes que llevaron sus ideas al otro lado del Adriático a través de Dubrovnik y sus territorios vecinos. Sin embargo, el inconveniente con la argumentación según la cual estas ideas llegaron a Europa occidental por las rutas comerciales marítimas, es que no se implantaron en las ciudades portuarias: Montpellier, un centro importante del comercio mediterráneo, se consideraba en general limpia de herejías, y es muy difícil encontrar cátaros genoveses. Los genoveses y los venecianos eran candidatos inverosímiles a

cátaros, estaban demasiado ocupados ganando dinero y sumergiéndose en el mundo de la carne: *Genuensis, ergo mercator*, ya lo decía el dicho, «Genovés, por lo tanto, mercader».

Capítulo 7

MERCADERES, MERCENARIOS Y MISIONEROS, 1220-1300

I

El desplome de los imperios en el Mediterráneo central y oriental tendría su equivalente en el lejano oeste en la desintegración del poder de los almohades. Los califas perdieron el entusiasmo por el extremismo de las doctrinas almohades y fueron acusados de traicionar los principios de su movimiento. Se dijo que, tras la derrota militar que los reyes cristianos de España les infligieron a los almohades en Las Navas de Tolosa en 1212, el califa había sido estrangulado por uno de sus esclavos. Los territorios almohades en España y Túnez cayeron en manos de una nueva generación de reyes locales que solo fingían seguir la doctrina almohade. Los monarcas hafsíes que se hicieron con el control de Túnez se proclamaron sucesores de los califas almohades, aunque se trataba más de una manera de afirmar su legitimidad que de un compromiso profundo con las creencias almohades. En Marruecos, a mediados del siglo XIII y tras una larga lucha, los bereberes mariníes derrocaron el poder almohade. Al mismo tiempo, la dinastía nazarí, adherida estrictamente al islam suní y no a las doctrinas almohades, se establecía en Granada, donde permanecería hasta 1492. También el Mediterráneo occidental cristiano vivió una importante transformación en el siglo XIII. En 1284, la derrota de los pisanos en la batalla de Meloria, y la pérdida de Elba, rica en hierro, puso fin a la rivalidad entre Pisa y Génova por el dominio de las aguas alrededor de Córcega y Cerdeña,[1] aunque los pisanos no habían perdido todavía el control de la gran región de Cerdeña que gobernaban, e incluso recuperaron Elba. Entonces hizo su aparición en el Mediterráneo un nuevo rival de Pisa y Génova;

no era una república marítima, sino un grupo de ciudades lideradas por Barcelona y respaldado por el cada vez más poderoso rey de Aragón y conde catalán Jaime I el Conquistador.

Antes del siglo XIII, la vocación mediterránea de los reyes de Aragón no era evidente. Señores de un pequeño reino montañoso que no había derribado al emirato musulmán de Zaragoza hasta el año 1118, habían derrochado la mayor parte de su energía en sus intentos de interferir en los reinos cristianos de Castilla y de Navarra. Sin embargo, en 1134, el rey de Aragón Alfonso I el Batallador murió sin dejar un heredero y su hermano, un monje, fue obligado a dejar el convento para procrear. Tuvo una hija que acabaría casándose con el conde de Barcelona, un matrimonio que uniría el condado de Barcelona y el reino de Aragón, que permanecerían unidos desde mediados del siglo XII; ahora bien, se trataba de una unión de carácter personal, encarnada en el monarca, que en Cataluña seguía siendo conde (y, en teoría, feudatario del rey de Francia), y rey solo en Aragón. Además, los conflictos regionales de Cataluña, donde, en el mejor de los casos, el conde era el primero entre iguales, solían distraer la atención del conde de Barcelona. El horizonte del conde se extendía más allá de Cataluña, dado que tenía bastantes aliados y vasallos al otro lado de los Pirineos, en el Languedoc y el Rosellón. En 1209 la participación del conde de Barcelona y rey de Aragón en los asuntos del sur de Francia le arrastró a la gran cruzada contra los herejes cátaros predicada por el papado, la Cruzada Albigense. A pesar de que algunos de sus vasallos en el sur de Francia habían sido acusados de proteger a los herejes, o incluso de ser herejes ellos mismos, el conde-rey Pedro II antepuso sus obligaciones de señor feudal a cualquier otra y acudió en ayuda de sus feudatarios para defenderles del ejército invasor del norte de Francia acaudillado por Simón de Montfort. Pedro murió en combate en la batalla de

Muret, cerca de Toulouse, en 1213, dejando en Montpellier a su joven heredero, Jaime; estos acontecimientos desestabilizaron todavía más a Cataluña.[2]

En tiempos de Benjamín de Tudela, Barcelona era todavía «una pequeña y hermosa ciudad», aunque insiste que alrededor de 1160 la visitaban mercaderes de Italia y todo el Mediterráneo.[3] Sin embargo, en aquel momento, la ciudad vivía horas bajas, porque, si había una ciudad española en las costas mediterráneas que en el siglo XI había parecido estar a punto de vivir un gran auge, esta era la Barcelona cristiana.[4] Gobernada por sus enérgicos y belicosos condes, que disfrutaban amenazando y asaltando los reinos musulmanes dispersos por el sur de España, la ciudad percibía grandes sumas de dinero procedentes de tributos que inyectaban oro en la economía y alentaban a los comerciantes prósperos como por ejemplo Ricart Guillem a invertir en viñedos, huertos y otras propiedades en las zonas limítrofes al oeste de Barcelona (cerca de las Ramblas modernas). Ricart, hijo de un castellano, era una estrella en ascenso en Barcelona: combatió contra el pendenciero mercenario El Cid en el año 1090 y viajó a la Zaragoza musulmana para cambiar plata por oro. Sin embargo, este primer auge de Barcelona fue breve, y le siguió un largo invierno; a finales del siglo XI, los almorávides se instalaron en el sur de España y los tributos dejaron de llegar a Barcelona.[5] Después, el ascenso de Génova y Pisa marginó a Barcelona porque quedaba un poco apartada de las rutas que seguían los barcos italianos para llegar a los paraísos tan deseados como Ceuta y Bugía: preferían descender más allá de Mallorca e Ibiza y establecer contacto con la costa ibérica en Denia, un poco al sur de Valencia. Barcelona carecía de un buen puerto, porque lo que hoy en día parece un puerto excelente es de construcción moderna. Los catalanes todavía tuvieron que depender de la marina genovesa cuando su ejército atacó Tortosa en 1148. Sin embargo, los catalanes comenzaron a

construir sus pequeñas flotas propias en unas atarazanas que instalaron junto a la puerta de Regomir, la entrada sur de la ciudad, donde la carretera que bajaba desde la catedral desembocaba en la playa (todos estos lugares se encuentran ahora en el interior de la ciudad, en el límite sur del Barrio Gótico).[6] Barcelona también era una ciudad capital, donde el palacio del conde-rey dominaba el sector noreste. Aunque Barcelona desarrolló un sistema de gobierno bien regulado, nunca fue una república libre, y los padres de la ciudad carecían de la libertad de movimientos que tenían los pisanos y los genoveses.[7] Ahora bien, esta fue precisamente una de las razones del éxito de Barcelona. En el siglo XIII, los intereses de los patricios de la ciudad y del conde-rey eran cada vez más coincidentes, y todos ellos empezaron a ver los beneficios del comercio de ultramar y de las campañas navales por todo el Mediterráneo.

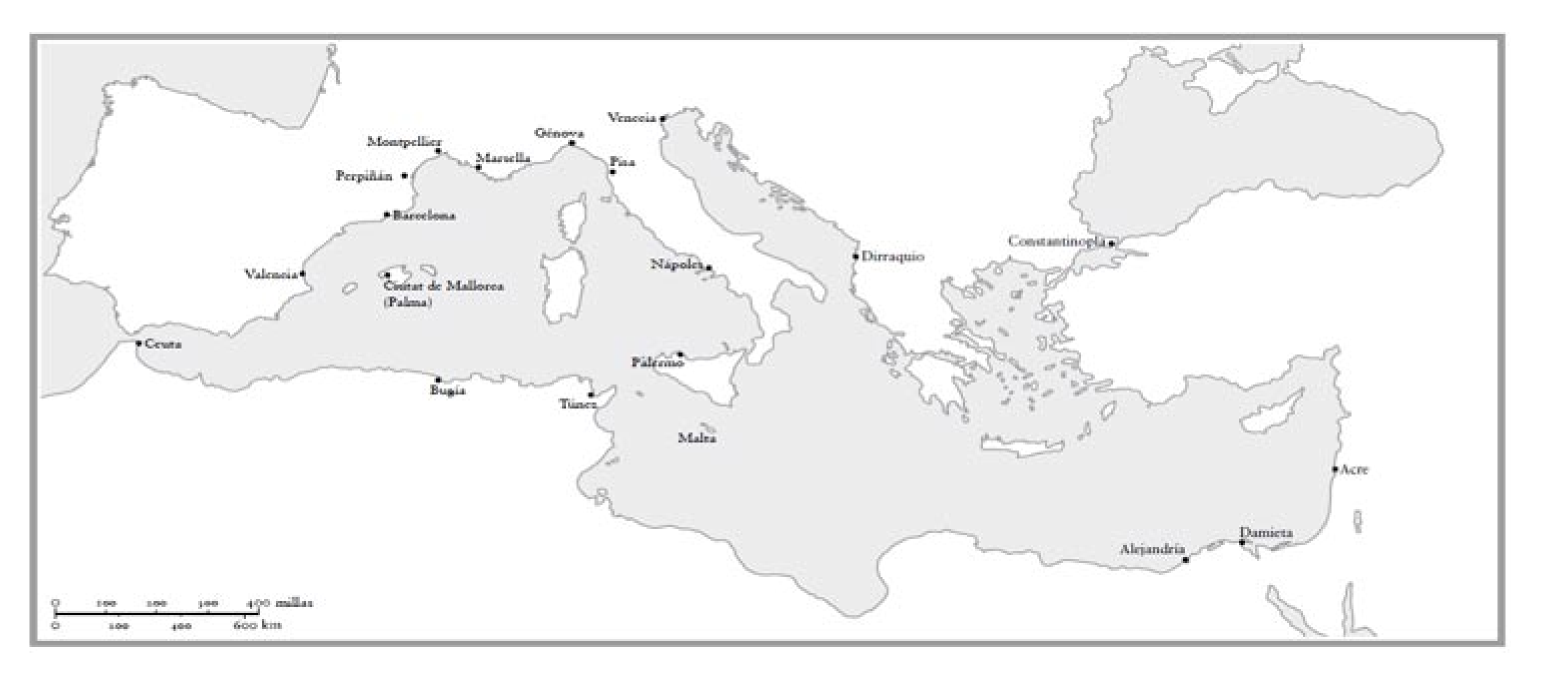
II

Durante la larga minoría de edad de Jaime I, que el joven pasó en Montpellier, la ciudad de su madre, los grandes señores catalanes no dejaron de reñir entre ellos, pese a lo cual, los derechos reales nunca se vieron gravemente debilitados porque entre los partidarios de Jaime se encontraban nobles como el conde de Rosellón que veían en la defensa de la autoridad real la manera de fortalecer su propia posición. En la década de 1220, el joven rey, ansioso por establecer ya sus credenciales como héroe cruzado, resucitó los antiguos planes de la conquista de la Mallorca musulmana, cuyo antepasado, Ramón Berenguer III, gracias al apoyo naval pisano, había tenido en su poder durante un breve tiempo en 1114. En esta ocasión, en cambio, Jaime propuso atacar Mallorca con una flota compuesta por barcos de sus propios estados vasallos. De hecho, los genoveses y los pisanos estaban firmemente establecidos en Mallorca, donde tenían bases comerciales, y, por lo tanto, no se mostraron demasiado comprensivos con las ambiciones de Jai-

me.[8] El rey consultó con sus súbditos en un gran banquete en Tarragona que le ofreció un destacado armador, Pere Martell, que calificó a la empresa como justa y rentable:

> E plaer vos vos ha, e tindrem per bo que vos aquela yla conquirats, per II raons: la primera que vos ne valrets mes e nos; l·altra, que sera cosa maraveylosa a les gents que oyran aquesta conquesta, que prengats terra e regne dis en la mar, don Deus lo volch formar. [Y si así os complace, daremos por bueno que conquistéis aquella isla, por dos razones: la primera, que vos y nosotros valdremos más; la otra, que aquellos que oigan de esta conquista se maravillarán de que toméis una tierra y un reino en el mar donde Dios lo quiso crear].[9]

A partir de aquel momento, quedó claro que los intereses del rey y los mercaderes coincidían.


Venecia
Génova
Montpellier
Marsella
Pisa
Perpiñán
Barcelona
Constantinopla
Dirraquio
Nápoles
Valencia
Ciutat de Mallorca
(Palma)
Ceuta
Palermo
Bugía
Túnez
Malta
Acre
Damieta
Alejandría
0 100 200 300 400 millas
0 200 400 600 km

Además de los barcos catalanes, Jaime podía recurrir a los recursos de Marsella, puesto que los condes de Provenza estaban emparentados con la casa de Barcelona. En mayo de 1229 reunió 150 barcos grandes, y un gran número de embarcaciones de menor tamaño. Jaime afirmaría que «e que tota la mar semblava blanca de les veles, tant era gran l·estol [todo el mar parecía blanco con las velas, tan grande era la flota]».[10] Después de una azarosa travesía, los catalanes y sus aliados desembarcaron en la isla, y a finales del año ya habían conseguido conquistar la capital, Madina Mayurqa (a la que los catalanes llamaron Ciutat de Mallorca, la actual Palma). Las ciudades catalanas, y también Marsella y Montpellier, fueron recompensadas por su ayuda con la entrega de propiedades urbanas y de tierras en el exterior de las murallas de la ciudad. El rey tuvo en cuenta los sentimientos de los genoveses y de los pisanos y concedió privilegios comerciales a los mercaderes italianos en Mallorca, aun cuando se hubieran opuesto a su gran empresa. Estas acciones sentaron las bases para la expansión de Ciutat de Mallorca, aunque los catalanes tardarían todavía muchos meses en dominar el resto de la isla. En 1231, Jaime consiguió la rendición de Menorca con un farol; reunió a sus tropas en el este de Mallorca, al alcance de la vista de Menorca, y al caer la noche a cada soldado se le dieron dos antorchas, de forma tal que cuando los musulmanes de Menorca vieron las llamas en la distancia se convencieron de que un gran ejército se preparaba para caer sobre ellos, y enviaron un mensaje de rendición. Pagaron un tributo anual a cambio de la garantía del derecho a gobernarse ellos mismos y de seguir practicando el islam.[11] Ibiza cayó en 1235, conquistada por una expedición privada que contaba con el beneplácito del rey pero que había organizado el arzobispo de Tarragona.

La conquista de Ibiza parece apuntar a que Jaime no se interesó directamente en los asuntos de estas islas, sino que le confió el gobierno de Mallorca al infante Pedro de Portugal, a cambio de unos territorios de gran valor estratégico en los Pirineos sobre los que Pedro tenía derechos de dominio. Jaime seguía mirando hacia tierra más que hacia el mar. Ahora bien, su campaña mallorquina había convertido las islas Baleares en una posición avanzada para los barcos cristianos, y Jaime celebró su victoria dejando constancia de sus hazañas en una autobiografía, el primero trabajo de este tipo obra de un rey medieval que ha llegado hasta nosotros. Estaba escrito en catalán, una lengua que, en aquel momento, los mercaderes y los conquistadores llevaron por el mar y por la costa de España hasta Mallorca, y más tarde, después que Jaime conquistara Valencia en 1238, a más dominios cristianos. Al final de su vida, con dos hijos vivos, consideró correcto recompensar al mayor, Pedro, con Aragón, Cataluña y Valencia, y creó el reino ampliado de Mallorca para su hijo menor, Jaime. Este nuevo reino, que duró desde 1276 a 1343, incluía los valiosos territorios que Jaime tenía en el lado francés de los Pirineos: Rosellón, Cerdaña y Montpellier, un importante centro de comercio que unía el Mediterráneo al norte de Francia. Intencionado o no, había creado un reino que viviría del mar.

Sus conquistas le plantearon un problema, qué hacer con la población musulmana. Jaime veía a los musulmanes como un valor económico. En Mallorca muchos de ellos quedaron sometidos a los señores cristianos. La comunidad musulmana fue desapareciendo poco a poco, algunos emigraron y otros se convirtieron, pero el campo no se quedó vacío, puesto que, desde el otro lado del mar, llegaron inmigrantes cristianos desde Cataluña y Provenza, y el carácter de la población de la isla cambió con rapidez, de forma tal que, al llegar el año 1300, los musulmanes era una minoría acorralada.[12] En Valencia, en cambio,

el rey intentó dar la imagen de un monarca cristiano de un reino musulmán: aunque en el centro de la ciudad de Valencia ya no quedaban musulmanes, apareció una próspera periferia de población musulmana, y el rey les garantizó a las comunidades musulmanas del antiguo reino musulmán de Valencia el derecho a practicar su religión y vivir según sus leyes, e incluso (igual que ocurriría en Menorca) el de prohibirles a cristianos y judíos asentarse en sus pequeñas ciudades y aldeas. Estas aldeas eran importantes centros de producción que solían estar especializadas en los cultivos y oficios que los árabes habían llevado a Occidente en los primeros días de las conquistas musulmanas: cerámica, cereales y arroz, frutos secos y tejidos de calidad, que generaban considerables ingresos para al rey y los nobles terratenientes a través de los impuestos al comercio, por tierra o por el Mediterráneo.[13] Los tratados de rendición ofrecidos a los árabes apenas señalaban en algunos casos que habían sido derrotados, y casi se les trataba como iguales.[14] Parecía ser la mejor manera de garantizar la estabilidad, al menos hasta que los musulmanes valencianos se rebelaron, tras lo cual, en la década de 1260, se les impusieron condiciones más duras. La tolerancia real era verdadera, pero condicional y frágil.

Jaime vio un potencial particular en los judíos, pese a que la gran comunidad judía de Barcelona no estaba demasiado interesada en el comercio marítimo (o, en contra de los manidos estereotipos, en el préstamo de dinero),[15] e invitó a los judíos de Cataluña, Provenza y del norte de África a instalarse en Mallorca. Le interesaba en especial un judío de Sijilmasa, una ciudad limítrofe del norte del Sahara, adonde llegaban muchas de las caravanas que transportaban el oro procedente de la región del gran meandro del Níger. Se trataba de Salomón ben Ammar, un personaje muy activo en el comercio y las finanzas alrededor de 1240, y que adquirió propiedades en Ciutat de Mallorca. Salomón ben Ammar era un personaje que podría pene-

trar sin problemas en los mercados del norte de África y convertir a Mallorca en el puente entre Cataluña y el Mediterráneo musulmán. Igual que muchos de los judíos en España, dominaba el árabe, y no es una coincidencia, por lo tanto, que en el siglo siguiente, los judíos y los judíos conversos instalados en Mallorca fundaran estudios cartográficos que supieron aprovechar el conocimiento geográfico exacto de las fuentes musulmanas y de las cristianas por igual, y que produjeron las famosas cartas portuláneas que trazan con asombroso y minucioso detalle las costas del Mediterráneo y de los mares lejanos y que siguen despertando admiración.[16]

En el interior de la península ibérica, el encuentro entre las tres fes abrahámicas adoptó diversas formas. En Toledo, en pleno centro de Castilla, el rey Alfonso X patrocinó las traducciones de los textos árabes (que incluían obras griegas que habían sido traducidas al árabe) que se encomendaron a intermediarios judíos. En las costas del Mediterráneo este tipo de actividades estaban más limitadas. Las cuestiones más importantes que ocupaban a Jaime I de Aragón eran, la primera, de carácter práctico, cómo mantener el control, en Valencia y en el resto de los territorios que gobernaba, sobre una población musulmana potencialmente levantisca; y la segunda, de carácter religioso: si debía ofrecerles a sus súbditos judíos y musulmanes la oportunidad de convertirse al cristianismo y, en caso afirmativo, cómo hacerlo. Dado que las tasas especiales impuestas a estas comunidades le rendían enormes beneficios, se enfrentó al mismo dilema que los primeros conquistadores musulmanes del litoral sur mediterráneo: demasiadas conversiones erosionarían su base impositiva. Por lo tanto, cuando les insistía a sus súbditos judíos que debían asistir a la sinagoga para escuchar los sermones de los frailes misioneros, en el fondo, y en secreto, se alegraba de que prefirieran pagarle un impuesto especial para poder verse eximidos de la conversión. Así y todo, hizo una demostra-

ción pública de su apoyo a los frailes. Raimundo de Peñafort, prior de la orden de los dominicos, dio prioridad máxima a las misiones entre los judíos catalanes y los musulmanes del norte de África. Uno de sus logros fue la creación de escuelas de idiomas donde los misioneros aprendían el árabe y el hebreo, hasta alcanzar un exigente nivel, y estudiaban el Talmud y la *hadith* a fin de poder debatir con los rabinos y los imanes en iguales condiciones de conocimiento que sus adversarios.[17] En 1263, el rey Jaime ejerció de anfitrión en la Disputa de Barcelona, un debate público en el que el eminente rabino Nahmanides, de Gerona, y Pablo el Cristiano, un judío converso, debatieron con ardor sobre la llegada del Mesías; cada bando se proclamó victorioso, pero Nahmanides sabía que era ahora un hombre marcado y que tendría que abandonar Cataluña. Huyó a Acre donde perdió su anillo signatario en la playa que ha sido encontrado en el reciente pasado y se exhibe en el Museo Israelí en Jerusalén.[18]

Un segundo debate, más modesto, que tuvo lugar en la sede comercial de los genoveses en Mallorca en 1286 entre un judío y un destacado mercader genovés, Ingheto Contardo, deja entrever el tipo de encuentros que tenían las personas de diferentes creencias. Un rabino local solía acudir a la lonja genovesa para debatir con su conocido genovés. Contardo trataba al rabino no como un enemigo sino como a un amigo necesitado de iluminación y salvación, y solía decir que si alguna vez encontraba a un judío que se estaba muriendo de frío, no vacilaría en coger una cruz de madera, hacerla astillas y quemarla para darle calor.[19] El judío le tomaba el pelo a Contardo con la pregunta: ¿por qué, si el Mesías ya ha venido, el mundo está en guerra, y por qué los genoveses lucháis con tanta ferocidad contra los pisanos? Estos años de violentos conflictos también crean un entorno en el que se entiende la carrera de un carismático cabalista que viajó de un lado a otro del Mediterráneo y

que algo sabía del misticismo cristiano y musulmán: Abraham ben Samuel Abulafia, nacido en Zaragoza en el año hebreo 5000 (1239-1240).[20] A Abulafia le preocupaba la llegada del Fin de los Días, y el tema de un Mesías que se revelaría en presencia del papa ya se había mencionado en la Disputa de Barcelona en 1263.[21] Viajó de un extremo al otro del Mediterráneo. Tras salir del sur de Italia, en 1260, intentó penetrar en Palestina más allá de Acre pero los combates entre francos, musulmanes y mongoles le cerraron el paso a través de Tierra Santa hasta el legendario río Sambation, donde residían las Doce Tribus Perdidas de Israel. Abulafia regresó a Barcelona, pero inquieto, emprendió un nuevo viaje en la década de 1270, deteniéndose en Patras y Tebas, en Grecia, para enseñar su doctrina, provocando con ello la ira de los judíos de Trabi, en el sur de Italia; después, se dirigió a la corte pontificia, donde tenía pensado revelar su misión mesiánica, sin dejar de escribir en ningún momento sus libros visionarios. En sus escritos desarrolló un sistema cabalístico característico y extático, caracterizado por su creencia de que las letras del alfabeto hebreo podían utilizarse, en combinaciones muy complejas, para proporcionar un camino espiritual hacia Dios. Estaba convencido de que podía demostrar que el alma, inmersa en la contemplación de Dios, podía dejar su presencia material y ser testigo de la inefable gloria de Dios. Por fortuna para él, el papa murió unos días antes de la audiencia concertada y, después de un mes en prisión, donde lo único que consiguió fue desconcertar a sus captores franciscanos, emprendió el viaje hacia el sur de Italia y Sicilia, rodeado por sus devotos seguidores: su última aparición ocurrió en la isla de Comino, entre Malta y Gozo, en 1291, un tiempo violento para vivir en aquellas aguas.

La carrera de Abulafia ilustra el modo en el que se propagaban las ideas religiosas radicales, que viajaban, algunas veces con el propio innovador, otras con sus seguidores, por todo el

Mediterráneo. Su carrera deja constancia, asimismo, de que los místicos y seguidores de todas las religiones reveladas compartían e intercambiaban las ideas de cómo acercarse a Dios. Un prolífico autor y misionero catalán, Ramón Llull (1232-1316), intentó reunir las creencias comunes de judíos, cristianos y musulmanes, sus propias teorías místicas y la teología trinitaria, y elaboró un sistema o «Arte» que llevó a través del Mediterráneo en viajes igual de ambiciosos que los de Abraham Abulafia. Llull procedía de la rama mallorquina de una respetable familia de Barcelona: en la nueva sociedad de Mallorca prosperó como cortesano real pero, insistiría, donde había llevado una vida de pecado y libertinaje; una experiencia mística en el monte Randa en Mallorca en 1274 le convenció de que debía dedicar su talento a la conversión de los no creyentes.[22] Intentó aprender árabe y hebreo, y fundó una escuela de idiomas para misioneros en las montañas mallorquinas, en Miramar. Escribió centenares de libros y visitó el norte de África en varias ocasiones (de donde sería expulsado por criticar al Profeta), pero no ha quedado constancia en ningún lugar de que alguna vez hubiera convertido a alguien. Quizá su «Arte» era demasiado complejo para cualquiera salvo su pequeña camarilla de seguidores. Una manera de explicar el «Arte» es verla como un intento de categorizar todo lo que existe y de comprender la relación entre cada una de estas categorías. Así, definió nueve «absolutos» (aunque el número varía en sus obras), Bondad, Grandeza, Poder y Sabiduría, entre otros, y nueve «relativos», entre ellos, Principio, Medio y Final. La profusión de códigos, diagramas y símbolos hace que algunos de sus libros parezcan impenetrables a primera vista, aunque también escribió novelas sobre el tema de la conversión y dirigidas a una audiencia más popular.[23]

Llull era un insólito misionero cristiano que insistía en que los judíos, los cristianos y los musulmanes adoraban al mismo Dios, y plantó cara a la tendencia creciente de ver a los rivales

de la cristiandad como seguidores de Satanás. En su *Llibre del gentil e los tres savis* ofrece una crónica, en general justa y bien informada, de las creencias del judaísmo, del cristianismo y del islamismo, y le permite a un interlocutor judío exponer las pruebas de la existencia de Dios. Su libro argumenta que «de la misma manera que tenemos un Dios, un Creador, un Señor, también deberíamos tener una fe, una religión, una secta, una manera de amar y honrar a Dios, y deberíamos amarnos y ayudarnos los unos a los otros».[24] Intentó llevar a la práctica lo que predicaba. Escribió un manual breve para los mercaderes que visitaban Alejandría y otras tierras musulmanas en el que explicaba cómo debían entablar conversaciones con los habitantes locales sobre los méritos relativos del cristianismo y el islam. Ahora bien, los mercaderes estaban mucho más interesados en iniciar un debate sobre el precio de la pimienta; también sabían que cualquier crítica al islam podía ser motivo de detención, y llevarles a la deportación o incluso a la ejecución. El primer intento de Llull de cruzar desde Génova a África en 1293 fracasó porque incluso él perdió el coraje. Ya había cargado sus libros y otros efectos en el barco cuando quedó paralizado por el miedo y se negó a zarpar, escandalizando a aquellos a quienes había impresionado con sus bellas palabras. Poco después, no obstante, zarpó en dirección a Túnez, donde les anunció a los musulmanes que él estaba dispuesto a convertirse a su fe si ellos podían convencerle de su verdad, una treta para inducirles al debate. Sus batallas verbales llamaron la atención del sultán, y los tunecinos pusieron a Llull a bordo de un barco genovés con la escueta orden de no regresar jamás, so pena de muerte. Este tipo de amenazas solían despertar sueños de martirio en muchos misioneros.[25] Después de llevar sus enseñanzas a Nápoles y Chipre regresó al norte de África en 1307, esta vez a Bugía, donde se plantó en el mercado para criticar el islam. Cuando le detuvieron, les dijo a las autoridades: «el verdadero sirviente de

Cristo que ha experimentado la verdad de la fe católica no debe temer al peligro de la muerte física cuando puede obtener la gracia de la vida espiritual para las almas de los no creyentes». Ramón Llull, de todos modos, había seducido a los mercaderes genoveses y catalanes que tenían cierta influencia en la corte y que se aseguraron de que no le ejecutaran. Regresó a Túnez en 1314, en un momento en que el sultán jugaba a un juego consagrado por la tradición: para fortalecerse frente a sus rivales buscó el apoyo de los catalanes, y dejó correr rumores según los cuales mostraba interés por convertirse al cristianismo. Por lo tanto, Llull fue por fin bien recibido, pero ya era un anciano, y es probable que muriese a bordo del barco que le llevaba de regreso a Mallorca en la primavera de 1316.[26]

Al sultán le interesaban más los mercenarios que los misionarios. Las milicias catalanas ayudaron a sostener a los gobernantes del Magreb, pero también los reyes de Aragón valoraban la presencia de mercenarios en África, puesto que garantizaban que los sultanes norteafricanos no se verían arrastrados a las feroces rivalidades que, como veremos más adelante, convulsionarían a las monarquías cristianas del Mediterráneo occidental a finales del siglo XIII y principios del XIV. Algunos mercenarios, como Enrique, el infante de Castilla, eran aventureros que no habían conseguido hacerse con sus propios territorios en Europa,[27] y no eran un fenómeno nuevo. A finales del siglo XI el papa Gregorio VII había escrito cartas apaciguadoras a los emires norteafricanos, esperando que le permitieran satisfacer las necesidades religiosas de los soldados cristianos que servían en los ejércitos musulmanes. En España, los cristianos se unían a los ejércitos musulmanes y los musulmanes se unían a los cristianos. Al llegar el año 1300, sin embargo, los mercenarios formaban parte de una estrategia más amplia que convirtió a regiones del norte de África en protectorados virtuales de Aragón y Cataluña.

III

Otro ámbito de especialidad de los catalanes era la navegación. A finales del siglo XIII, los barcos catalanes se habían labrado una sólida reputación de seguridad y fiabilidad; si un mercader, por ejemplo en Palermo, buscaba un barco en el que transportar sus productos, sabía que haría bien en escoger un barco catalán, como el sólido *Sanctus Franciscus*, propiedad de Mateu Oliverdar, que en 1298 estaba fondeado en Palermo.[28] Mientras que los genoveses preferían dividir la propiedad de sus naves, los catalanes solían ser propietarios directos de todo un barco grande. Les alquilaban espacio a los mercaderes de trigo toscano o a los tratantes de esclavos, y buscaban mercaderes ricos dispuestos a alquilar todo o parte del barco.[29] Los armadores y los mercaderes de Barcelona y Mallorca se supieron introducir en los lugares que los italianos dominaban desde hacía mucho. En la década de 1270, una viuda de clase media, María de Malla, de Barcelona, comerciaba con Constantinopla y el Egeo y enviaba a sus hijos a buscar la almáciga (muy valorada como goma de mascar); María exportaba tejidos de calidad a Oriente, incluyendo linos de Châlons, en el norte de Francia. La gran especialidad de la familia de Malla era el comercio de pieles, entre ellas las de lobo y zorro.[30] A los catalanes se les había concedido el derecho de construir caravasares gestionados por sus propios cónsules en Túnez, Bugía y otras ciudades norteafricanas, y los consulados de ultramar podían llegar a generar grandes beneficios. Jaime I, indignado al descubrir en 1259 lo poco que le pagaba de alquiler el cónsul catalán en Túnez, le triplicó el importe de inmediato.[31] Otro foco de la penetración catalana fue Alejandría, donde, en la década de 1290, los de Malla buscaban semillas de lino y pimienta. En el siglo XIV, el rey Jaime II de Aragón intentó persuadir al sultán de Egipto para que le concediera autoridad protectora sobre algunos de los Santos Lugares cristianos en Palestina, y el sultán le prometió reliquias

de la Pasión de Cristo si Jaime le enviaba «barcos grandes cargados con muchos productos».[32] El papado, con el apoyo aparente del rey de Aragón, intentó prohibir el dinámico comercio de los catalanes y los italianos en Egipto, y anunció que excomulgaría a quienes comerciaran con el enemigo musulmán; el rey, sin embargo, se aseguró de tener a mano dos abates catalanes para absolver a los mercaderes que comerciaban con Egipto, previo pago de una severa multa. Estas multas se convirtieron en una tasa al comercio que generó enormes beneficios: en 1302 las multas al comercio con Alejandría representaban casi la mitad de los ingresos, de los que se tiene constancia, que el rey recibía de Cataluña. Lejos de erradicar los intercambios comerciales con los musulmanes, los reyes aragoneses se convirtieron en cómplices de ellos.[33]

Como es natural, los catalanes querían disputarles el monopolio del comercio de especias con Oriente a los italianos. Ahora bien, su verdadera fuerza radicaba en la red que habían creado en el Mediterráneo occidental. Los catalanes, los pisanos y los genoveses se abrían paso a empujones en las calles del amplio barrio extranjero de Túnez, una concesión llena de caravasares, tabernas e iglesias. El acceso a los puertos del norte de África significaba poder acceder a las rutas a través del Sahara por las que llegaba el oro, y los catalanes llevaron a estos territorios tejidos de lino y lana de Flandes y del norte de Francia y, a medida que su propia industria textil se fue ampliando después de 1300, también tejidos de calidad producidos en Barcelona y Lérida. Llevaron asimismo sal, que abundaba en Ibiza, dominada por los catalanes, en el sur de Cerdeña y en el oeste de Sicilia, pero que escaseaba en los desiertos al sur del norte de África, y que en ocasiones se utilizaba en esta región como moneda de cambio por derecho propio. Barcelona, en el siglo XIII, prosperaba y crecía rápidamente y los catalanes se aseguraron de tener reservas de alimentos suficientes para una ciudad

en crecimiento. Sicilia no tardó en convertirse en el centro de su comercio de trigo, que se transportaba en grandes y voluminosos barcos redondos, y su gestión tuvo tanto éxito que ya incluso en la década de 1260 empezaron a suministrar trigo siciliano a otros puntos del Mediterráneo: Túnez, cuyo campo nunca se había recuperado de la devastación causada por las tribus árabes en el norte de África en el siglo XI; Génova y Pisa, de las que se hubiese podido esperar que cuidasen de sus propios suministros; y las ciudades de Provenza.[34] Un contrato comercial de finales de la década de 1280 se limitaba a exigir que el barco *Bonaventura*, recién llegado al puerto de Palermo, debía zarpar hacia Agrigento donde sería cargado «con la mayor cantidad de trigo que dicho barco pueda soportar y llevar».

Los catalanes se especializaron en otro tipo de carga: los esclavos, descritos de diversas maneras como «negro», «oliva», o «blanco» y que, por lo general, solían ser musulmanes cautivos del norte de África. Se vendían en Mallorca, Palermo y Valencia y solían dedicarse al servicio doméstico en las casas de sus propietarios catalanes e italianos. En 1287, el rey de Aragón decidió que los menorquines eran culpables de traición, declaró nulo el tratado de rendición de 1231, invadió la isla y esclavizó a toda la población, que se vio dispersada por todo el Mediterráneo; durante un tiempo hubo una saturación en el mercado de esclavos.[35] Los esclavos más afortunados y con mejores relaciones podían ser rescatados por sus correligionarios; los musulmanes, los judíos y los cristianos tenían un fondo para el rescate de los suyos, y las órdenes religiosas de los trinitarios y de los mercedarios, bien representadas en Cataluña y Provenza, se especializaron en el rescate de cristianos que habían caído en poder de los musulmanes.[36] La imagen de la joven secuestrada en las costas del sur de Francia por los piratas sarracenos era un tema común en el romancero medieval, pero los catalanes estaban muy bien preparados para responder de la misma ma-

nera; irrumpieron con fuerza en las redes comerciales mediterráneas a través de la piratería, además de con empresas honestas.

Mientras tanto, los barcos mallorquines mantuvieron un flujo constante de tráfico hacia España y el norte de África. Una extraordinaria serie de licencias otorgadas a marineros que querían zarpar de Mallorca en 1284 revela que los barcos salían de la isla casi todos los días del año, incluso a mediados de enero, y que no había ninguna temporada baja, si bien la actividad comercial era más intensa en los meses cálidos. Algunos de estos barcos eran unas embarcaciones pequeñas llamadas *barques*, tripuladas por menos de una docena de hombres y capaces de hacer viajes rápidos de ida y vuelta a la península. Más característicos era los grandes *lenys*, literalmente, «leño»; los leños eran muy adecuados para las travesías un poco más largas por mar abierto hacia las costas norteafricanas.[37] Los mallorquines también fueron pioneros. En 1281, dos barcos genoveses y uno mallorquín llegaron al puerto de Londres, donde el barco mallorquín cargó 267 sacos de la mejor lana inglesa; después, los mallorquines mantuvieron un comercio regular con Inglaterra hasta bien avanzado el siglo XIV. Los fenicios nunca habían tenido demasiadas dificultades para cruzar el estrecho de Gibraltar en su camino a Tartesos, pero los barcos medievales tenían que batallar contra la corriente de entrada desde el Atlántico, la niebla y los vientos contrarios entre Gibraltar y Ceuta. También batallaban, en el sentido más literal, con los gobernantes de las costas a ambos lados del estrecho: los bereberes mariníes de Marruecos, y los nazaríes de Granada. Se trataba de aguas poco hospitalarias, y la apertura de la ruta marítima que salía del Mediterráneo fue un triunfo tanto diplomático como técnico. La lana en bruto y los textiles flamencos podían transportarse ahora desde el norte, de forma directa y a un costo relativamente más barato, hasta el Mediterráneo; su destino eran los talleres

de Florencia, Barcelona y otras ciudades, donde se procesaba la lana y se acababan los tejidos. El alumbre, el fijador que se obtenía sin problemas en Focea, en la costa de Asia Menor, podía hacerse llegar a los talleres textiles de Brujas, Gantes e Ypres, sin tener que hacer el costoso y pesado viaje por carreteras y ríos a través del este de Francia o Alemania. La navegación mediterránea y la atlántica empezaron a unirse poco a poco, pese a las constantes crisis, y las flotas de guerra catalanas solían patrullar el estrecho. A principios del siglo XIV, los constructores navales mediterráneos imitaban la forma ancha y redondeada de los *cogs* del norte de Europa, grandes cargueros que surcaban el Báltico y el mar del Norte y de los cuales incluso adoptaron el nombre, «coca». También en las costas de Marruecos los barcos catalanes y genoveses encontraron mercados en los que abundaban los cereales que tanto necesitaban, y donde sus habitantes estaban dispuestos a comprar los tejidos italianos y catalanes: en la década de 1340 estos barcos ya habían llegado a las islas Canarias, que los mallorquines intentaron conquistar (fracasando en el intento).[38]

Como era de esperar, los mercaderes mallorquines, súbditos de su propio rey después de 1276, decidieron que querían sus propios consulados y caravasares. Esta fue una de las muchas fuentes de tensión entre los dos hermanos, Pedro de Aragón y Jaime de Mallorca, que se habían repartido el reino de Jaime I. Los navegantes y los mercaderes no tardaron en aprender a aprovechar estas tensiones. En 1299 un bribón llamado Pere de Grau, propietario de un barco, fue acusado de robarle una caja de herramientas a un carpintero genovés en el puerto de Trapani, al oeste de Sicilia. Pere se tomó la revancha insistiendo en que el carpintero le había robado su lancha. El asunto fue llevado ante el cónsul catalán, pero Pere declaró con toda desfachatez que: «este cónsul no tiene ninguna jurisdicción sobre los ciudadanos de Mallorca, solo sobre aquellos que están bajo el

dominio del rey de Aragón».[39] A la misma velocidad que la red comercial de los catalanes se extendía por todo el Mediterráneo, amenazaba igual de rápido con hacerse pedazos.

IV

Esta fragmentación se extendió por todo el Mediterráneo. A mediados del siglo XIII, nuevos e importantes cambios políticos alteraron una vez más el equilibrio de poder regional. Las expediciones cruzadas intentaron en vano proteger la frágil y estrecha franja costera gobernada desde Acre que se hacía llamar reino de Jerusalén. Cuanto más se reducía su extensión, más se la disputaban las facciones de los nobles, porque la monarquía era muy débil, y las otras fuerzas beligerantes, entre ellas las comunidades italianas y las órdenes militares del Hospital y del Temple, eran muy poderosas. Los gobernantes occidentales, muy conscientes del peligro que Egipto representaba para el reino de Jerusalén, convocaron una serie de cruzadas que lanzaron sus ataques contra Egipto desde el mar: la Quinta Cruzada consiguió el control de Damieta en el delta del Nilo, aunque por poco tiempo, entre 1219 y 1221, y en 1248, también Luis IX de Francia asedió Damieta, una cruzada que acabó en desastre; en ambas ocasiones, los cruzados esperaban poder canjear sus conquistas egipcias por Jerusalén, o incluso conservar Egipto y Tierra Santa, vanas ilusiones. No obstante, disputas más cercanas distraían cada vez más a los reyes cristianos de las cruzadas, por ejemplo, la batalla por Sicilia que se tratará más adelante en este capítulo. La retórica cruzada estaba por todas partes, y se organizaron algunas expediciones navales pequeñas, pero después de 1248, la época de las expediciones a gran escala a Tierra Santa había tocado a su fin.[40] Los comandantes militares de origen eslavo se hicieron con el poder en los dominios ayubíes y controlarían Egipto y Siria entre 1250 y 1517: estos mamelucos perpetuaron los acuerdos comerciales entre los mercaderes italianos y el gobierno egipcio, pero también esta-

ban decididos a borrar del mapa el reino latino de Jerusalén. Acre cayó en manos de los mamelucos en 1291 entre horrendas masacres, aunque muchos refugiados se apiñaron en los últimos barcos en zarpar y encontraron asilo en Chipre. Acre desapareció como centro del comercio internacional, y la monarquía latina de Oriente quedó limitada al reino de Chipre.

Ya hemos visto que el legado de la Cuarta Cruzada fue un régimen franco débil en Constantinopla, y que los griegos de Nicea recuperarían esta ciudad con la ayuda de los genoveses en 1261; la recompensa que Génova recibió a cambio fueron generosos privilegios comerciales que les daban acceso a los cereales, los esclavos, la cera y las pieles del mar Negro. Los violentos cambios también afectaron a Sicilia, donde Federico II resucitó el sistema de gobierno normando y lo reforzó; uno de sus logros fue la reconstrucción de la flota siciliana a la que lanzó en una campaña contra Djerba, en el norte de África, en 1235.[41] Cuando el papado se opuso a que gobernase Alemania, Sicilia y partes del norte de Italia, Federico hizo un excelente uso de su flota en 1241 y apresó a toda una delegación de cardenales y obispos que viajaban a bordo de barcos genoveses con destino a Roma para asistir a un concilio papal.[42] Por una de esas ironías, el almirante de Federico era otro genovés, Ansaldo de Mari, puesto que los genoveses estaban más divididos que nunca sobre si debían oponerse o apoyar a Federico. Si bien las cruentas guerras entre Federico y el papado no forman parte, en sentido estricto, de la historia del Mediterráneo, lo cierto es que los años que siguieron a la muerte de Federico II en 1250 tuvieron grandes repercusiones sobre todo el Mediterráneo. Entre 1266 y 1268, los herederos de Federico en Sicilia y en el sur de Italia fueron vencidos y casi exterminados por el campeón del papa, Carlos, conde de Anjou y de Provenza, y hermano del rey cruzado de Francia, Luis IX.

Carlos intentó crear un imperio mediterráneo, no solo para él sino para sus herederos angevinos, y en el centro de dicho imperio imaginó al reino de Sicilia y el sur de Italia rodeados por un *cordon sanitaire* marítimo que asegurase el control sobre las aguas entre Sicilia y África y entre el sur de Italia y Albania y Cerdeña. En su juventud ya les había arrebatado Provenza a los aragoneses, al casarse con una de las herederas del condado; bajo su mandato, los patricios rebeldes de Marsella se vieron obligados a aceptar su autoridad, y el puerto de esta ciudad se convirtió en el gran arsenal de Carlos de Anjou.[43] Conspiró para garantizarse la elección de su hijo Felipe como rey de Cerdeña en 1269, frente a la oposición del rey Jaime I de Aragón.[44] En 1277, le compró a la princesa María de Antioquía el título del menguante reino de Jerusalén, pese a que el rey de Chipre reivindicaba este trono sobre el que tenía derechos ampliamente reconocidos. Carlos se veía a sí mismo como un cruzado contra los musulmanes, ya fuese en Túnez o en Oriente, pero su interés principal en Oriente era el antiguo imperio bizantino. Reclamó territorios adquiridos en Albania por los Hohenstaufen, y se apoderó de Dirraquio y después, con la aprobación de algunos caudillos albaneses, asumió el título de «rey de Albania».[45] Tras la reinstauración de los griegos en Constantinopla, soñó con colocar a la dinastía franca de nuevo en el trono imperial del que los francos se habían apoderado después de la Cuarta Cruzada, y con conseguir la mano del emperador franco para su hija. Estaba convencido de que el emperador griego, Miguel VIII Paleólogo, no tenía demasiado interés en la reunificación de las iglesias griega y latina bajo la autoridad pontificia y, en su opinión, el único medio de someter a los griegos cismáticos a la autoridad de Roma era utilizando la fuerza.

Carlos, coaligado con los venecianos, planeó enviar una gran flota contra Constantinopla, y Dirraquio sería la base desde donde penetrar hasta lo más profundo de Bizancio a lo largo

de la Vía Egnatia. Sacó del cajón y desempolvó los viejos planes de batalla de Roberto Guiscardo y de Guillermo el Bueno. Carlos destinó la mitad de sus cuantiosos ingresos a la construcción de una flota de cincuenta o sesenta galeras y quizás unas treinta embarcaciones auxiliares. Estas galeras eran unos barcos magníficos, grandes, resistentes y supuestamente capaces de permanecer a flote en caso de mar gruesa.[46] Poner en funcionamiento y mantener una flota de tal envergadura costaría como mínimo unas 32.000 onzas de oro, posiblemente incluso 50.000 onzas,[47] un tremendo error de cálculo con relación a lo que sus súbditos, agobiados por enormes impuestos, podían tolerar. La olla a presión estalló. En Palermo, los descendientes de los colonizadores latinos que llevaban inmigrando a la isla desde finales del siglo XI se volvieron contra los soldados angevinos de Carlos en el gran levantamiento de las Vísperas Sicilianas, en marzo de 1282.[48] El grito de guerra de los sublevados era «¡Muerte a los franceses!», pero también el grupo de burócratas de Amalfi y de la bahía de Nápoles que, tras verse apartados del comercio mediterráneo por los genoveses y los pisanos, habían puesto sus conocimientos contables, primero, al servicio de Federico II, y después, de Carlos I, eran un foco de hostilidad igual de importante.[49] Su entusiasmo por los minuciosos detalles del sistema impositivo había contribuido a despertar el odio hacia las élites de la isla. Los rebeldes conquistaron la isla en muy poco tiempo con la ilusión de crear allí una federación de repúblicas independientes. Rechazados por el papa, el gran aliado de Carlos, a quien habían apelado con toda ingenuidad en busca de apoyo, acudieron en su lugar al marido de la nieta de Federico II, el último superviviente de la dinastía Hohenstaufen: el rey Pedro III de Aragón, el hijo de Jaime el Conquistador.

En agosto de 1282, casualmente Pedro y su flota se encontraban cerca, llevando a cabo una campaña que, según insistentes afirmaciones de Pedro, era una guerra santa contra la ciudad norteafricana de Alcol. Si se trataba solo de una fachada, y si de verdad planeaba apoderarse de Sicilia, es una cuestión que ha sido objeto de largos debates. Lo que sucedió en Palermo, unos acontecimientos que empezaron con unos disturbios provocados por las proposiciones sexuales que le hizo un soldado francés a una joven matrona siciliana, parece muy descoordinado, incluso caótico. Tras la llegada de Pedro en septiembre, él, o mejor dicho, su esposa Constanza, se ganaron el apoyo de la mayor parte de la élite siciliana. Al fin y al cabo, Pedro había acudido a hacer valer los derechos de su esposa sobre Sicilia, y se hubiese hecho también con el sur de Italia si sus habitantes se hubiesen sumado a la rebelión, y si hubiese tenido los recursos suficientes para derrotar a los ejércitos bien financiados de Carlos de Anjou (Carlos contaba con el respaldo de los préstamos concedidos por los banqueros florentinos, cuyo apoyo garantizaba los suministros de cereales de Apulia a la ciudad de Florencia, que seguía creciendo).[50] Los angevinos convencieron al rey francés de invadir Aragón en 1283 (un desastre para Francia); los aragoneses apoyaban a las facciones antipapistas en Italia, proveyendo así un foco de lealtad en las guerras intestinas entre los güelfos pro angevinos y los gibelinos pro aragoneses que se desarrollaban en el interior de las ciudades de Toscana y Lombardía.[51] Estos conflictos acabaron en un punto muerto: en 1285, cuando Pedro III y Carlos I murieron, el rey aragonés se quedó con Sicilia y el rey angevino se quedó con el sur de Italia, pero ambos se daban el título de «rey de Sicilia». (Al reino en el territorio de la península italiana, a efectos prácticos, se le suele denominar «reino de Nápoles»). A pesar de los intentos de mediación del papa en 1302 y años posteriores, la rivalidad entre angevinos y aragoneses se prolon-

gó a lo largo de todo el siglo XIV, consumiendo valiosos recursos financieros y provocando esporádicos estallidos de violencia.

Las batallas de este conflicto se libraron en el mar y en tierra. Es probable que Carlos de Anjou no viera en la pequeña flota catalana más que un rival insignificante. Cometió un error, sobre todo después que el rey Pedro designara almirante de la flota a Roger de Lauria, un noble de Calabria y uno de los más grandes comandantes navales en la historia del Mediterráneo, un nuevo Lisandro.[52] A diferencia de la compacta y bien gestionada flota catalana, la armada de Carlos contaba con un equipamiento formidable pero carecía de cohesión; era un surtido variopinto de italianos del sur, pisanos y provenzales. En octubre de 1282 Roger de Lauria derrotó a la flota de Carlos frente a la costa de Calabria, en Nicotera. Capturó veinte galeras angevinas y dos galeras pisanas, y forzó a Carlos a ponerse a la defensiva en el sur de Italia.[53] Sin embargo, si Carlos quería reconquistar algún día Sicilia, también necesitaría lograr el control sobre el estrecho de Sicilia, que separaba la isla de África. Una vez más, Roger de Lauria frustraría sus planes, y el campo de batalla fueron las aguas alrededor de Malta, por cuyo control se enfrentaban la guarnición angevina y una fuerza invasora aragonesa. En junio de 1283 una flota provenzal de dieciocho galeras llegaba a lo que más tarde se convertiría en el gran puerto de Malta, pero la flota de veintiún galeras de Lauria las persiguieron hasta el interior de la bahía. Las dos flotas combatieron durante todo el día, y al caer la noche los angevinos se habían visto obligados a rendir muchos de sus barcos y barrenar varios más. No menos graves resultaron las bajas angevinas, quizás unos 3.500 soldados angevinos murieron en combate, y los aragoneses hicieron varios centenares de prisioneros, entre ellos algunos nobles. La mayoría de las víctimas probablemente eran de Marsella, que pudo haber perdido casi una quin-

ta parte de su población en la batalla.[54] Cuando los franceses lanzaron su invasión de Cataluña en 1283, las flotas catalanas estaban una vez más en las cercanías, y capturaron a la mitad de la flota francesa en la bahía de Rosas. Roger afirmaría que

> ne sol nom pens que galera ne altre vexell gos anar sobre mar, menys de guiatge del rey d'Arago; ne encara no solament galera ne leny; mas no creu que negun peix se gos alçar sobre mar, sino porta hun escut o senyal del rey d'Arago en la coha [no solo pienso que ninguna galera ni otro tipo de barco se atreva a salir a la mar si no lo manda el rey de Aragón; ni galera ni leño; más no creo que ningún pez se atreva a alzarse sobre el mar si no lleva un escudo o insignia del rey de Aragón en la cola].[55]

A partir de entonces, los angevinos fueron incapaces de defender las costas del sur de Italia de las constantes incursiones catalanas, y en junio de 1284 se confirmaba que habían perdido el control sobre el mar Tirreno, cuando el hijo de Carlos I, Carlos, príncipe de Salerno, cometió la temeridad de ponerse al mando de una flota angevina para enfrentarse a los barcos de Roger de Lauria en aguas napolitanas. Muchos de los marineros napolitanos sabían que no les convenía enfrentarse a los catalanes, y tuvieron que ser obligados a embarcar a punta de espada. En esta ocasión, el desastre adoptó una forma diferente. La flota napolitana no acabó destruida, pero los catalanes capturaron varias galeras provenzales, en una de las cuales se encontraba Carlos de Salerno.[56] Carlos permanecería cautivo hasta 1289, aun cuando su padre hubiera muerto en 1285 y él (al menos en opinión de los angevinos) se hubiera convertido en rey de Sicilia y conde de Provenza. En los años que siguieron, la flota catalana tuvo la audacia de extender sus operaciones por todo el Mediterráneo, lanzando ataques contra Cefalonia (una posesión napolitana), las Cícladas y Quíos; Djerba y Kerkennah, frente a la costa de Túnez, pasaron de nuevo a control siciliano. Nadie podía hacerle frente a Roger de Lauria, su ininterrumpida serie de victorias navales garantizó que Sicilia permaneciera en poder de la corona de Aragón.

Mallorca era un problema diferente. Desde un primer momento, Pedro III se había mostrado resentido por la partición de los territorios que había hecho su padre, dividiéndolos entre el rey de Aragón y el rey de Mallorca. Cuando su hermano menor, Jaime II de Mallorca, cometió la traición de abrazar la causa angevina, Pedro invadió el Rosellón, forzó su entrada en el palacio real en Perpiñán, y, al encontrar cerrada la puerta del dormitorio de su hermano, llevado por la frustración aporreó la puerta mientras Jaime se escabullía por el pozo de una letrina y escapaba campo a través. No conseguiría recuperar su corona hasta el año 1298, gracias a la mediación del papa.[57] Sin embargo, Pedro tomaría una decisión similar a la de su padre al decidir separar la recién conquistada isla de Sicilia de sus otros territorios, y entregársela a su segundo hijo como una entidad separada, un gesto que reconocía un hecho incómodo: los sicilianos no habían combatido por la casa de Barcelona sino por la casa de Hohenstaufen. Por otra parte, Sicilia estaba muy lejos del centro de poder del reino y era difícil o imposible controlarla desde Barcelona. Así y todo, la isla era muy deseable. Desde mucho antes de las Vísperas, los mercaderes catalanes ya habían estado llegando en masa a Palermo, Trapani y otros puertos en busca de trigo y algodón. El objetivo de Pedro, no obstante, era rescatar la herencia de su esposa, y no defender los intereses de sus comerciantes. Tras la muerte de Pedro, las oportunidades de los mercaderes se vieron amenazadas por las luchas entre los tres reyes aragoneses, los monarcas de Aragón y Cataluña, de Mallorca y de Sicilia.

A pesar de las divisiones políticas, y de los esporádicos embargos en el mundo catalano-aragonés, los catalanes se habían abierto un hueco junto a los italianos. Habían entrado a competir por el control del Mediterráneo en el momento preciso: los genoveses, los pisanos y los venecianos todavía no tenían el control total de las rutas marítimas cuando Barcelona se incor-

poró a la carrera por conseguir el acceso a África, Sicilia y Oriente. Los catalanes eran grandes expertos en el arte de la navegación, incluida la cartografía, pero también contaban con una ventaja de la que sus rivales carecían por completo: al amparo de los reyes de Aragón, les resultó fácil acceder a las cortes de los gobernantes de Túnez, Tlemcen y Alejandría. Las generaciones posteriores considerarían que la época de Jaime el Conquistador y Pedro el Grande había sido la era heroica de Cataluña.

Capítulo 8
SERRATA-CIERRE, 1291-1350

I

La caída de Acre en 1291 conmocionó a Europa occidental, que, de hecho, había hecho muy poco en defensa de la ciudad en las últimas décadas. Se prepararon innumerables planes de nuevas expediciones, y entre los mayores entusiastas figuraba Carlos II de Nápoles, después de ser liberado de su prisión catalana. Ahora bien, era todo pura cháchara; Carlos estaba demasiado ocupado intentando derrotar a los aragoneses como para poder lanzar una cruzada, y tampoco disponía de los recursos para hacerlo.[1] Los mercaderes italianos diversificaron sus actividades a fin de hacer frente a la pérdida del acceso a las sedas y especias orientales a través de Acre. Venecia, poco a poco, fue tomando la delantera en Egipto, y los genoveses, tras fundar una colonia genovesa en Constantinopla en 1261, se concentraron más en los productos voluminosos del Egeo y del mar Negro. Sin embargo, los emperadores bizantinos desconfiaban de los genoveses, y por ese motivo, y para que los genoveses no creyesen que podían hacer y deshacer a su antojo, favorecieron también a los venecianos, aunque en menor grado. Miguel VIII y su hijo Andrónico II confinaron a los genoveses en las colinas al norte del Cuerno de Oro, una zona conocida como Pera, o Galata, donde una inmensa torre genovesa todavía domina el perfil urbano del norte de Estambul, pero también les concedieron el derecho al autogobierno, y la colonia genovesa creció tan rápido que, al cabo de poco tiempo, necesitó ser ampliada. A mediados del siglo XIV, los ingresos del impuesto al comercio que pagaban los genoveses de Pera superaban a los de Constantinopla en una proporción de siete a uno. Los emperadores, a todos los efectos, les habían entregado el control del Egeo y del mar Negro a los genoveses, y la armada de Miguel, formada por unos ochenta barcos, fue des-

mantelada por su hijo, dando por sentado que Dios protegería a Constantinopla en recompensa por haber rechazado todos los intentos de unir la santa Iglesia ortodoxa con la sacrílega católica.[2]

Los genoveses, en general, toleraban la presencia veneciana, puesto que la guerra perjudicaba al comercio y consumía recursos valiosos. De vez en cuando, como en 1298, los ataques piratas de uno de los bandos desencadenaba una crisis, y las ciudades iban a la guerra. La batalla de Curzola (Korčula) librada aquel mismo año enfrentó a unas ochenta galeras genovesas contra más de noventa venecianas. Los venecianos estaban en su territorio, en pleno Adriático, pero los genoveses se llevaron la victoria gracias a su persistencia, y capturaron a centenares de venecianos, entre ellos (se dice) Marco Polo, que le dictó sus maravillosos relatos sobre China y Oriente a un trovador pisano con quien compartió celda en Génova.[3] La historia real de los Polo no era el sencillo relato de unos intrépidos, o insensatos, mercaderes de joyas venecianos que marcharon vía Acre al Lejano Oriente, acompañados por el joven Marco. El ascenso del imperio mongol en el siglo XIII llevó a la reconfiguración de las rutas comerciales transasiáticas, y abrió una nueva ruta que llevaba las sedas orientales a las costas del mar Negro, aunque las rutas marítimas a través del océano Índico y del mar Rojo continuaran llevando especias a Alejandría y el Mediterráneo desde las Indias Orientales. Una vez lograron acceder al mar Negro, en la década de 1260, los genoveses y los venecianos intentaron introducirse en este exótico comercio transasiático. Fieles a lo suyo, los venecianos estaban más interesados en los artículos de lujo caros, mientras que los genoveses se concentraron en los esclavos, los cereales y los frutos secos, productos locales de las costas del mar Negro. También existía una gran demanda de cera de calidad, para iluminar las iglesias y los palacios de Europa occidental. Los genoveses instalaron un

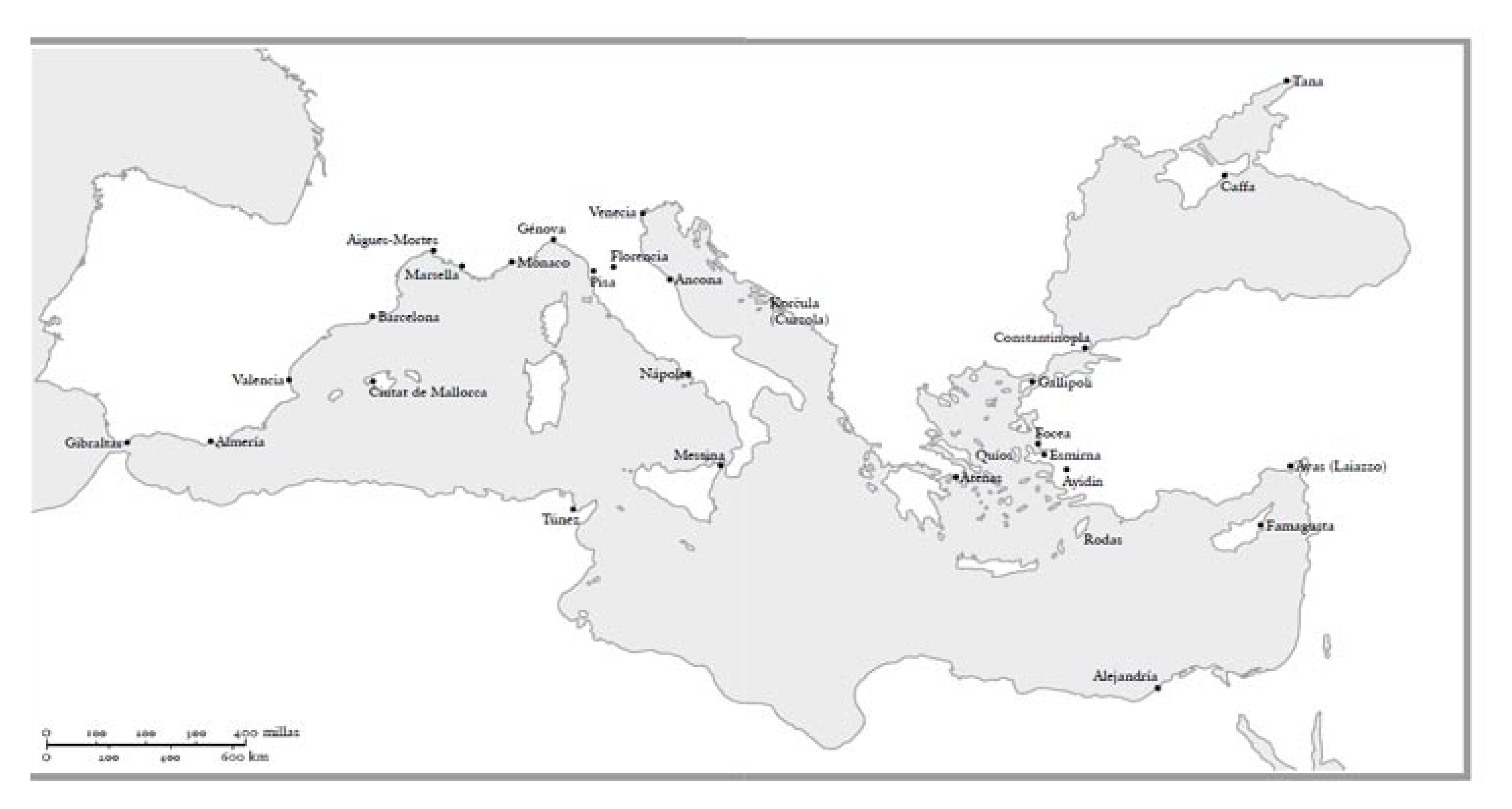
próspero centro de comercio en Caffa, en Crimea, y los venecianos operaban desde Tana, en el mar de Azov. En Caffa los genoveses recogían miles de esclavos, en su mayoría circasianos y tártaros, que vendían en las ciudades italianas, donde los esclavos se destinaban al servicio doméstico, o bien a los mamelucos en Egipto, donde los esclavos se incorporaban al servicio en la guardia del sultán. El espectáculo de los genoveses suministrándole al enemigo musulmán sus mejores tropas, como era de esperar, despertó la alarma y causó un gran desagrado en la corte pontificia.

Los genoveses enviaban cereales pónticos hasta mucho más allá de Constantinopla, y reactivaron el tráfico de cereales del mar Negro que había ayudado a alimentar a la antigua Atenas. El crecimiento de las ciudades italianas les obligó a buscar cereales cada vez más lejos: en Marruecos, en las costas de Bulgaria y Rumania, en Crimea y en Ucrania, donde los costes de producción era muy inferiores a los del norte de Italia, hasta tal punto que, incluso después de tener en cuenta el coste del transporte, los cereales de estas regiones podían venderse en Europa a precios similares a los que se importaban desde Sicilia o Cerdeña, que seguían siendo muy necesarios. Los genoveses distribuían cereales de todas estas procedencias por todo el Mediterráneo: ellos y los catalanes aprovisionaban a Túnez y transportaban cereales desde Sicilia al norte de Italia.[4] Una ciudad donde la demanda era constante era Florencia, un centro de acabado de prendas y de producción de tejidos que ya había surgido como una nueva potencia económica. Aunque la ciudad está situada muy tierra adentro, los suministros de lana y de alimentos de Florencia dependían en gran medida del Mediterráneo, puesto que la ciudad solo controlaba un territorio pequeño que apenas podía producir los cereales suficientes para alimentar a la ciudad durante cinco meses de los doce que tiene el año. El suelo de Toscana, por lo general, era poco fértil, y la

calidad del trigo local no podía compararse a la del trigo duro que se importaba del extranjero. Una solución eran los préstamos a su aliado el rey angevino de Nápoles que les daban acceso al aparentemente ilimitado trigo de Apulia.[5]

Todas estas novedades reflejaban los inmensos cambios que estaban teniendo lugar en la sociedad y en la economía de los territorios alrededor del Mediterráneo. En 1280 o 1300, la población crecía, al mismo tiempo que subían los precios de los cereales. Las hambrunas locales se hicieron más frecuentes y las ciudades tuvieron que ir a buscar todavía más lejos los alimentos que necesitaban. La revolución comercial en Europa espoleó el crecimiento urbano debido a la atracción que ejercían sobre los trabajadores del campo las nuevas posibilidades de empleo ofrecidas por ciudades como, por ejemplo, Valencia, Mallorca, Barcelona, Perpiñán, Narbona, Montpellier, Aigues-Mortes, Marsella, Savona, Génova, Pisa y Florencia (cuyos florines de oro serían muy utilizados e imitados) por nombrar solo los principales centros en el gran arco que se extendía desde los territorios catalanes hasta Toscana. Las ciudades empezaron a dominar la economía de la Europa occidental mediterránea de un modo nunca visto en la historia. Aigues-Mortes, rica en sal, cuyo aspecto ha cambiado poco desde principios del siglo XIV, se fundó en la década de 1240 como la puerta de salida comercial al Mediterráneo del reino de Francia, que no había obtenido el control directo del Languedoc hasta poco tiempo atrás. El rey Luis IX observaba con preocupación la floreciente ciudad de Montpellier, un centro de comercio, bancario y manufacturero que, en virtud de un complejo acuerdo feudal, se hallaba bajo el señorío del rey de Aragón. Luis IX confiaba en desviar la actividad comercial a su nuevo puerto en las lagunas saladas, que también utilizó como punto de partida de su desastrosa cruzada en 1248. Al final, Aigues-Mortes no tardaría en convertirse en el puerto de Montpellier, una ciudad que lograría

evitar caer bajo el dominio de la corona francesa durante un siglo más.[6] Los venecianos encontraron su propia y característica respuesta al problema de cómo alimentar a sus 100.000 habitantes. Intentaron canalizar todos los cereales que llegaban al Alto Adriático hacia su ciudad; los venecianos se servirían primero, y después, lo que quedaba se redistribuía entre sus vecinos hambrientos como Rávena, Ferrara y Rímini. Intentaban transformar el Adriático en lo que daría en llamarse el «golfo veneciano». Los venecianos negociaron muy duro con Carlos de Anjou y sus sucesores para asegurarse el acceso al trigo de Apulia, y estaban incluso dispuestos a ofrecer apoyo a la campaña de Carlos I contra Constantinopla, que se suponía que debía partir en 1281, el año de las Vísperas Sicilianas.


Tana
Caffa
Venecia
Génova
Aigues-Mortes
Florencia
Mónaco
Marsella
Pisa
Ancona
Korčula
(Curzola)
Barcelona
Constantinopla
Valencia
Nápoles
Ciutat de Mallorca
Gallípoli
Focea
Quíos
Esmirna
Gibraltar
Almería
Messina
Atenas
Ayas (Laiazzo)
Aydin
Túnez
Famagusta
Rodas
Alejandría
0 100 200 300 400 millas
0 200 400 600 km

Además de comida, los grandes barcos redondos de los genoveses y los venecianos transportaban alumbre de Asia Menor a Occidente; los genoveses fundaron enclaves en las regiones limítrofes productoras de alumbre, primero, y durante un tiempo muy breve, en la costa de Asia Menor, donde el aventurero genovés Benedetto Zaccaria intentó crear un «reino de Asia» en 1297, y más tarde, muy cerca, en Quíos, que fue reconquistada por un consorcio de familias de mercaderes en 1346 (que la conservaron hasta 1566). Quíos no solo daba acceso al alumbre de Focea, sino que también producía frutos secos y almáciga. Más importante que Quíos era Famagusta, en Chipre, que llenaba el hueco que había dejado la caída de Acre. Chipre estaba gobernada por la familia Lusignan, de origen francés, aunque la mayoría de los habitantes de la isla eran griegos bizantinos. Sus gobernantes solían enzarzarse en la lucha entre facciones, pero la dinastía consiguió sobrevivir otros dos siglos, sustentada por la prosperidad derivada de su intensa actividad comercial con sus vecinos de la región.[7] Los mercaderes extranjeros llegaban, se quedaban, y formaban grandes comunidades: mercaderes de Venecia, Génova, Barcelona, Ancona, Narbona, Mesina, Montpellier, Marsella y de otros lugares habían instalado su base en Famagusta, y las ruinas de sus iglesias góticas todavía testimonian la riqueza que acumularon los comerciantes de la ciudad.[8]

Desde Chipre, las rutas comerciales se extendían hasta la Cilicia armenia, otro reino cristiano en la costa sureste de la Turquía moderna. Los comerciantes occidentales le suministraban trigo a Armenia vía Chipre, y se servían de Armenia como puerta de entrada a las exóticas y penosas rutas comerciales que les alejaban del Mediterráneo, y les llevaban hasta los mercados de seda persas en Tabriz y más allá. Chipre gozaba de estrechos vínculos con Beirut, donde los mercaderes sirios cristianos ejercían la función de agentes de los empresarios de Ancona y

Venecia, a los que proveían de ingentes cantidades de algodón que después se hilaba y se tejía en Italia e incluso en Alemania, un indicador claro de que estaba naciendo un único sistema económico en el Mediterráneo que cruzaba las fronteras entre la cristiandad y el islam. Una parte de los tejidos de algodón acabaría regresando a Oriente, donde se vendía en Egipto y Siria. En la mente de los reyes Lusignan, el comercio y la política estaban fatídicamente entrelazados. Cuando el rey Pedro I de Chipre lanzó una ambiciosa cruzada contra Alejandría en 1365, su gran plan incluía la implantación de la hegemonía cristiana sobre los puertos del sur de Anatolia (de los cuales ya había conquistado un par) y Siria, pero una larga campaña en Egipto sobrepasaba sus recursos y la expedición se convirtió en un malsano y descarado saqueo de Alejandría, confirmando así que aquello que se había proclamado como una guerra santa estaba motivado por consideraciones materiales. Poco después de su regreso a Chipre, el rey Pedro, que sabía cómo ganarse enemigos, fue asesinado.[9]

II

La supremacía comercial de los mercaderes italianos y catalanes se basaba en su supremacía naval. Los grandes barcos redondos podían cruzar con toda tranquilidad de las costas cristianas a las musulmanas solo porque las grandes galeras de remos patrullaban los mares. Estas galeras tenían una eslora casi ocho veces mayor que su manga, y combinaban la propulsión a remo y a vela. Cuando navegaban a remo, los remeros se sentaban de cuatro o seis en fondo, dos o tres por remo. Como barcos comerciales eran más adecuadas para el transporte de cantidades pequeñas de especias y otros productos valiosos, debido a que el espacio de bodega era muy reducido. Eran rápidas y maniobrables, pero todavía corrían el riesgo de inundarse en alta mar. Al abrirse la nueva ruta de Flandes, los barcos destinados al Atlántico se construyeron más largos, más anchos y (lo

más importante) más altos, de forma que las nuevas «grandes galeras» pudieran enfrentarse a los vientos y las corrientes de la bahía de Vizcaya.[10] Los barcos redondos incluían unas pocas naves venecianas y genovesas del tamaño del *Roccaforte*, construido en la década de 1260, un barco enorme de unas 500 toneladas, más del doble de lo que desplazaban la mayoría de barcos redondos.[11]

Algunas flotas, sobre todo aquellas que cubrían la ruta entre Venecia y el Levante o Flandes, navegaban en convoy y con protección armada (lo que los venecianos llamaban el sistema *muda*). Aun así, la piratería desenfrenada de los corsarios musulmanes o cristianos podía interrumpir el tráfico durante largos períodos. En 1297, una facción rebelde de Génova dirigida por un miembro de la familia Grimaldi, cuyo hábito de usar una capucha al parecer le ganó el apodo de «el Monje», se apoderó de la roca de Mónaco en el extremo occidental de los territorios dominados por Génova (de hecho, el nombre de *Monoikos* tiene su origen en los colonizadores foceos de la Antigüedad y no tiene nada que ver con un monje, o *monaco*). Los marineros de Mónaco se convirtieron en una auténtica molestia durante muchas décadas, haciéndose pasar por partidarios del rey angevino de Nápoles, Roberto el Prudente, que se había convertido en señor de Génova en 1318. En 1336, los piratas monegascos se apoderaron de dos galeras que regresaban de Flandes cargadas hasta los topes de mercancías, y el Senado se vio obligado a suspender todas las salidas hacia Flandes, que no se reanudarían hasta pasados veinte años. Los Grimaldi se quedaron donde estaban, continuaron siendo una auténtica molestia, y todavía gobiernan Mónaco, aunque encontraron maneras de ganar dinero un poco más respetables que la piratería.[12]

El comercio creó una próspera clase de comerciantes, al mismo tiempo que también reforzaba el poder de las familias patricias. En Venecia, la nobleza controlaba las rutas comerciales

más rentables, dejándoles el comercio de cereales, sal y vino a los mercaderes de clase media y sus barcos redondos. Determinar quién cumplía los requisitos necesarios de pertenencia a la nobleza no era sencillo, aunque algunas antiguas familias como los Dandolo se habían mantenido en lo alto de la escala social durante siglos. La cuestión era a quién se le permitía ascender en esta escala en una época de creciente prosperidad, cuando muchos de los nuevos patricios, «hombres nuevos», habían adquirido una gran fortuna y reclamaban el derecho a decidir adónde debían navegar los convoyes de galeras y con qué reyes extranjeros se debían llegar a tratados, decisiones que (a principios del siglo XIV) tomaba el Senado aristocrático. La solución que se ofreció en 1297 fue limitar el número de miembros del Gran Consejo, de donde se extraían los integrantes del Senado y de los altos comités, a aquellos que ya eran miembros y sus descendientes, unas 200 familias, la mayoría de ellas, grandes familias de comerciantes como los Tiepolo. Se pretendía que este «cierre», o *Serrata*, fuera definitivo, aunque, a lo largo de los años, algunas familias serían admitidas en las filas de la nobleza por otras vías.[13] La *Serrata* fue, por lo tanto, la oportunidad de reafirmar la supremacía de la aristocracia en la política, el comercio y la sociedad.

III

También los catalanes estaban disfrutando de sus éxitos al comienzo del siglo XIV. El fin de la guerra de las Vísperas en 1302 reabrió las rutas que unían Sicilia, Mallorca y Barcelona. Más importante aún, el rey de Aragón decidió hacer valer su reivindicación sobre Cerdeña, que el papa le había otorgado a Jaime II de Aragón en 1297, a cambio, había confiado el papa, de Sicilia.[14] Federico, hermano de Jaime, había reaccionado con agresividad aferrándose a Sicilia y erigiéndose en monarca independiente de la isla, y hasta el año 1323 el rey Alfonso IV no lanzaría una invasión contra Cerdeña. Si bien los motivos del

rey eran principalmente de índole dinástica, la comunidad de mercaderes catalanes opinaba que la conquista de una isla tan rica en cereales, sal, queso, cueros y, lo más importante, plata, les daría considerables ganancias.[15] Los futuros conquistadores se olvidaron de tener en cuenta la sempiterna renuencia de los sardos a aceptar un gobierno exterior. Los catalanes se atrincheraron en las ciudades, sobre todo a lo largo de la costa (sus descendientes de habla catalana todavía viven en Alghero), y mantuvieron a los sardos fuera de las murallas de las ciudades, Mientras tanto, los genoveses y los pisanos, por su parte, vieron en la invasión catalana una infracción a sus propios derechos de señorío. A los pisanos, al final, se les permitiría conservar sus propiedades en el sur de Cerdeña, pero Pisa era una fuerza agotada; poco tiempo antes, la ciudad se había estado planteando incluso someterse voluntariamente a Jaime II de Aragón. Los genoveses planteaban un problema más grave. Reaccionaron lanzando feroces ataques contra los barcos catalanes, y los catalanes respondieron con la misma brutalidad. El mar alrededor de Cerdeña se convirtió en un lugar peligroso. Cerdeña era una isla disputada, disputada entre los aspirantes a amos y sus antiguos habitantes, disputada entre un aspirante a señor y otro. A finales del siglo XIV la resistencia de los sardos desembocó en la creación de un dinámico reino con base en Arborea, en el centro oeste de la isla, y cuya reina, Eleonora, adquirió notoriedad por sus dotes de legisladora.[16]

Tras el ascenso al trono de Aragón en 1337 del ambicioso y diminuto rey conocido con el nombre de Pedro el Ceremonioso (Pedro IV), la corte aragonesa empezó a desarrollar lo que podría denominarse una estrategia imperial. Al principio de su reinado, Pedro decidió ocuparse del problema del comportamiento de su hermano en Mallorca. El rey Jaime III de Mallorca daba la impresión de ser un desequilibrado mental. Pese a la profundamente molesto que se sentía por la insistencia de Pe-

dro IV en que el rey de Mallorca era vasallo del rey de Aragón, viajó a Barcelona para hablar de su tensa relación. Su barco atracó junto a las murallas de un palacio cerca del mar, y gracias a su insistencia se construyó un puente cubierto que unía al barco con el palacio; después, intentó convencer a Pedro de subir a bordo, y circuló la historia de que tenía el plan insensato de secuestrar al rey de Aragón. A la comunidad mercantil mallorquina todo esto le resultaba exasperante, puesto que los comerciantes querían y necesitaban mantener estrechas relaciones con sus colegas en Barcelona. Cuando el rey de Aragón, tras acusar a Jaime de insubordinación, conquistó Mallorca en 1343, los mallorquines se sintieron aliviados; la flota catalana estaba formada por 116 barcos, entre ellos veintidós galeras.[17] Jaime murió poco después, durante un intento de recuperar su reino. Pedro, al final de su larga vida (reinó cincuenta años) estaba intentando negociar una alianza matrimonial que devolvería la Sicilia aragonesa al redil. Su sueño imperial empezaba a hacerse realidad: por fin estaba naciendo un «imperio» catalano-aragonés del que los mercaderes catalanes esperaban obtener pingües beneficios. En 1380, Pedro explicaba la importancia de estas conexiones transmediterráneas mientras ponderaba la necesidad de mantener su hegemonía sobre la isla de Cerdeña desgarrada por la guerra:

> Perduda Sardenya, pot fer compte que aixi mateix li tolra Mallorques, car les vitualles que Mallorques sol haver de Sicilia e de Serdenya cesseran e per conseguent la terra se huara a desebitar e perdre [Si se pierde Cerdeña, también se perderá Mallorca, porque la comida que Mallorca está acostumbrada a recibir de Sicilia y Cerdeña dejará de llegar, y como consecuencia se despoblará la tierra y se perderá].[18]

Estaba empezando a tomar forma una estrecha red que uniría a Sicilia, Cerdeña, Mallorca y Cataluña donde las islas italianas abastecerían de forma regular a Mallorca y Barcelona con suministros fundamentales de alimentos.

Mantener la flota era un quebradero de cabeza. En el siglo XIII se habían construido unos grandes astilleros, las atarazanas de Barcelona, cuya estructura exterior aloja ahora al Museo Marítimo. Los carpinteros de ribera trabajaban bajo techo en unas atarazanas equipadas de grandes anillas de hierro que se colgaban de las arcadas del techo y que les permitían utilizar polispastos para levantar el casco. Un consejero real calculó el coste de la construcción de unas atarazanas que pudieran alojar veinticinco galeras en 2.000 onzas de oro, más de lo que los reyes de Aragón se podían permitir, y el cálculo no tenía en cuenta el coste del mantenimiento de los barcos, de la alimentación de los marineros y de proveer a la flota de armamento y materiales diversos. La dieta de los marineros a bordo de las galeras catalanas era monótona y consistía en una torta de pan llamada «bizcocho», carne salada, queso, alubias, aceite y vino, además de garbanzos y habas; la principal diferencia entre la dieta de los catalanes y la dieta de los marineros genoveses, venecianos y napolitanos era la proporción de estos elementos: los venecianos recibían menos bizcocho y queso y mucha más carne salada, mientras que en la flota napolitana el vino gratis fluía a raudales (¿explicará esto su pésimo rendimiento en combate?).[19] Con la ayuda de ajos, cebollas y especias era posible conseguir una mezcla sabrosa para acompañar el bizcocho, y se sabía que el ajo y la cebolla protegían de enfermedades como el escorbuto. El bizcocho, era exactamente eso: *biscoctus*, «cocido dos veces», de forma tal que quedaba duro pero ligero, y era fácil de conservar y nutritivo.[20] Resulta curioso que no se les diera pescado salado. El pescado salado era una parte importante de la dieta en Barcelona, donde las anchoas locales abundaban y se hacía llegar además pescado del Atlántico, sobre todo en la Cuaresma, una época del año en la que los cristianos tenían prohibido el consumo de carne. Por otra parte, no había ninguna razón por la que la corona tuviera que pagar el pescado

cuando podía encontrarse en abundancia bajo la quilla del barco. Los alimentos salados incrementaban además la demanda de agua, que era un problema constante. Cada hombre necesitaba por lo menos unos ocho litros al día, máxime cuando remaban en época de calor. Los barcos podían cargar más de 5.000 litros de agua, que se estropeaba con facilidad y debía ser purificada y aromatizada con vinagre, pero había que reabastecer los depósitos, e, igual que en la Antigüedad, la solución descansaba en las recaladas frecuentes.[21] La gestión eficaz de estos problemas de abastecimiento era una de las tareas que debía realizar el almirante, mucho más que un comandante naval.

Algunas áreas del Mediterráneo occidental estaban fuera de límites. Alrededor de 1340, el control del estrecho de Gibraltar se lo disputaban los genoveses, los catalanes y los mariníes de Marruecos.[22] El temor a una invasión marroquí del sur de España, una repetición de las invasiones desde Marruecos que tanto habían amenazado a los reinos cristianos de Iberia en los siglos xi y xii complicaba la situación. Por fortuna para las potencias cristianas, los reyes musulmanes de Granada estaban, por lo general, igual de interesados que los cristianos en evitar una invasión mariní, lo que no impidió que a finales de la década de 1330 se aliaran con los marroquíes y pusieran en grave peligro la circulación por el estrecho. El rey de Castilla intentó hacerse con el control del estrecho asediando Gibraltar, y no era la primera vez, pero él, a su vez, fue sitiado por los musulmanes y tuvo que retirarse a regañadientes.[23] En 1340 una renacida flota marroquí venció a la flota castellana frente a Gibraltar, y los castellanos perdieron treinta y dos barcos de guerra. Los aragoneses, conmocionados por la derrota de sus correligionarios cristianos, se sintieron impelidos a hacer la paz con los castellanos, con quienes llevaban tiempo peleando. El rey de Aragón confiaba en poder armar al menos sesenta galeras, aunque tuvo que suplicarles los fondos a las *Corts*, los parla-

mentos; las Cortes valencianas ofrecieron veinte galeras, e incluso el pendenciero rey de Mallorca ofreció quince. Mientras tanto, los marroquíes encontraron vía libre para entrar en España, pero los castellanos, esta vez con la ayuda portuguesa, aplastaron al ejército marroquí en la batalla de Salado, al sur de España, en octubre de 1340. Los estandartes de batalla mariníes capturados todavía se exhiben en el tesoro de la catedral de Toledo. Esta victoria, no obstante, no puso fin a la guerra, y los reyes ibéricos enviaron escuadras de diez o veinte galeras en repetidas ocasiones al estrecho, unas escuadras relativamente pequeñas comparadas con la flota de los marroquíes, que de alguna manera, en 1340, lograron tener 250 barcos a flote de los que sesenta eran galeras.[24] La guerra terminó en 1344, cuando el rey Alfonso XI de Castilla entró en Algeciras; un rey cristiano ocupaba ahora el lado norte del estrecho, a pesar de que Gibraltar, justo al lado, seguía sin ser conquistada.[25]

También en el Mediterráneo oriental se reactivó la actividad naval musulmana, hasta un cierto punto, en respuesta a las victorias cristianas en aguas de Turquía. En 1310 los caballeros hospitalarios, expulsados de Acre casi dos décadas antes, zarparon de lo que en aquel momento era su base, Chipre, y se apoderaron de Rodas, que durante varios años había sido el objetivo de las incursiones turcas y que se encontraba bajo la soberanía teórica de Bizancio.[26] Los hospitalarios instalaron su nueva base en Rodas, construyeron una gran flota y se dedicaron activamente a la piratería. Entablaron, además, unas negociaciones inacabables con los monarcas occidentales, los reyes de Francia, de Nápoles y de otros reinos, confiando en poder garantizarse la ayuda de una enorme flota cruzada. Sin embargo, los objetivos de esta flota ya no eran solo Tierra Santa y el estado mameluco en Egipto y Siria, sino que la atención estaba puesta cada vez más en los turcos, cuya llegada a las costas de Asia Menor había cambiado las reglas del juego: los turcos habían

cruzado el cordón de seguridad bizantino establecido desde hacía mucho y que les había mantenido confinados en la meseta de Anatolia, y del mismo modo que los hospitalarios se habían adaptado al mar, así también lo hicieron los turcos, con la ayuda de los antiguos marineros griegos de la marina imperial. Miguel VIII había desmantelado la flota bizantina en 1284 para ahorrar dinero y convencido de que las marinas italianas le protegerían y de que estaba a salvo de Carlos de Anjou, ocupado en su guerra contra los rebeldes en Sicilia. A lo largo de la costa de Asia Menor aparecieron un número pequeño de principados, el más importante de ellos el emirato de Aydin, que bordeaba el Egeo. Los cristianos tuvieron la suerte de que estos emiratos pasaban tanto tiempo peleando entre ellos como el que empleaban en sus incursiones contra los territorios cristianos. Aun así, en 1318, Aydin se estaba convirtiendo en una auténtica molestia para sus vecinos cristianos, cuando su emir, Umur Pachá, concertó una alianza con los mercenarios catalanes que, unos pocos años antes, se habían hecho con el control de Atenas y se habían puesto bajo la autoridad simbólica del rey aragonés de Sicilia;[27] entre estos catalanes y los turcos de Aydin nació una curiosa alianza, ante la intensa irritación de los venecianos; la isla de Santorini, la posesión feudal de un noble veneciano, fue atacada dos veces, y los venecianos temían que el siguiente paso de estos aliados fuera amenazar Creta.[28]

La solución a la amenaza turca parecía descansar en una cruzada naval bien equipada y bien financiada en la que los hospitalarios, las armadas italianas, los angevinos de Nápoles y los franceses colaboraran entre ellos a fin de afirmar su dominio absoluto sobre el Egeo. Este proyecto se vio amenazado por las ambiciones de los venecianos y los genoveses, cuya principal preocupación era la protección de sus rutas comerciales y de sus posesiones en la región. Una «Liga Santa » de flotas occidentales, a la que Venecia acabaría por sumarse, limpió el

Egeo de piratas durante un tiempo, en 1334,[29] pero el problema no desapareció y el papa convocó con entusiasmo otra cruzada que consiguió arrebatarle Esmirna a Umur Pachá en 1344. La cruzada de Esmirna fue una victoria poco más que superficial. El entusiasmo occidental había sido más teórico que real y los cristianos apenas habían conseguido reunir unas treinta galeras.[30] Tras ocupar la ciudadela, que conservarían, increíblemente, hasta que el gran Tamerlán la conquistara en 1402, los cruzados fracasaron en su intento de conquistar el interior, y el valioso centro comercial se transformó en una ciudad asediada. La verdad es que los cruzados carecían de recursos. Roberto el Prudente, el rey angevino de Nápoles, fue uno de los monarcas que llevaba tiempo recaudando impuestos para las cruzadas e incluso equipando flotas cruzadas, que después, como por arte de magia, habían tomado otro rumbo, al ser destinadas a las guerras que el rey mantenía contra los gibelinos genoveses o los aragoneses de Sicilia.

La inestabilidad de esta región se agudizó debido al fortalecimiento de la presencia genovesa después de la conquista de Quíos por una sociedad comercial genovesa en 1346 cuyos inversores genoveses compartían la isla, administrada por la compañía o *Mahona*. Sus principales fuentes de ingresos eran el alumbre, la almáciga y los frutos secos, y los genoveses no sentían ningún entusiasmo por que las flotas occidentales emprendieran nuevas aventuras; incluso los hospitalarios perdieron poco a poco su fervor cruzado y supieron aprovechar la soberbia posición de Rodas en las rutas comerciales. Justo al este, la derrota de Aydin dejó un vacío de poder en Anatolia que ocuparon de inmediato un grupo de turcos advenedizos que vivían en el recóndito noroeste. Los turcos osmanli, más conocidos como otomanos, eran entusiastas partidarios de una *jihad* santa contra Bizancio (ya habían conquistado Nicea en 1331), pero, igual que todos los turcos de este período, también estaban dis-

puestos a ofrecer sus servicios a los gobernantes cristianos que necesitaran mercenarios. El emperador griego Juan VI Cantacuceno les permitió asentarse en el lado europeo de los Dardanelos, en Gallipoli, la primera cabeza de puente de los otomanos en los Balcanes.

El dominio de las flotas cristianas, por consiguiente, no dejó de ser cuestionado, incluso hasta mediados del siglo XIV. Los catalanes tuvieron dificultades para movilizar las flotas del tamaño que necesitarían si querían mantener a raya a sus contrincantes musulmanes por el dominio del estrecho de Gibraltar. Con todo, la alianza del rey de Aragón con los mercaderes catalanes había creado una red bien integrada capaz de suministrarles a los territorios occidentales mediterráneos artículos de primera necesidad y suntuarios. Pese las interrupciones poco significativas y a los muchos momentos que no auspiciaban nada bueno, Venecia y Génova, entre 1299 y 1350, mantuvieron la paz. Los almirantes genoveses que buscaban una buena guerra encontraron otros clientes. Ya habían servido a Federico II en el siglo XIII y, al llegar el año 1300, estaban instruyendo a los castellanos en el mejor modo de movilizar flotas en el Mediterráneo y en el Atlántico, y pusieron los cimientos de la flota portuguesa. Sin embargo, fueron incapaces de resistir a otro invasor asesino que regresó al Mediterráneo después de setecientos u ochocientos años.

IV

Algunas veces se ha considerado que la peste negra fue un medio natural de ponerle freno a la excesivamente rápida expansión de la economía de los países de Europa y del Mediterráneo durante la Baja Edad Media: la población creció tan rápido que la presión sobre la tierra se hizo intolerable, forzó la subida de los precios de los cereales, y acabó con la producción de alimentos de gama alta como los huevos y los pollos. Se desbrozaron para el cultivo las tierras marginales poco fértiles y

que producían cosechas pobres; cada espiga contaba. Las hambrunas aparecieron una frecuencia cada vez mayor, sobre todo en las zonas más pobladas como la Toscana, aunque la escasez era mucho peor en el norte de Europa, en particular desde la Gran Hambruna de 1315, cuyo impacto apenas se sintió al sur de los Alpes.[31] Ahora bien, también es posible presentar un cuadro más optimista. Al llegar el año 1340, el crecimiento demográfico había alcanzado su punto máximo, al menos en Europa occidental y Bizancio: entre 1329 y 1343 la población urbana de Mallorca se redujo en un 23 por 100, y cifras similares pueden observarse en las ciudades de Provenza y en otros lugares.[32] La creciente especialización estimuló las redes comerciales que hacían llegar productos de primera necesidad a las ciudades a cambio de productos comerciales. Ya incluso en el año 1280, los pisanos dejaron a las ovejas las tierras de cultivo poco productivas en la desembocadura del Arno; casi no hay ninguna parte de la oveja que no se pueda utilizar, y cambiaban cuero, carne, queso y lana por trigo de ultramar. La pequeña ciudad toscana de San Gimignamo, especializada en cultivos comerciales como el azafrán y el vino, pudo alimentar a su población, en aquel momento más densa que en cualquier otro momento de su historia anterior al siglo XX. Su red comercial se extendía al Mediterráneo, donde, como hemos visto, sus mercaderes vendían el azafrán local en lugares tan orientales como Alepo. Esta tendencia a la «comercialización», visible también en el norte de Europa, se adelantó a muchos de los cambios que seguirían a la peste negra.

Tanto si la economía, alrededor de 1340, estaba saliendo de una crisis, como si no era así, lo cierto es que la peste negra desestabilizó a Europa y al mundo musulmán. La muerte de casi la mitad de la población de los territorios alrededor del Mediterráneo por fuerza tuvo que acarrear profundas y espectaculares repercusiones sobre la vida social, económica, religiosa y

política de los pueblos del Mediterráneo. La conmoción fue psicológica en la misma medida que económica.[33] Sin embargo, la epidemia no dio lugar a una larga Edad Oscura similar a los oscuros períodos que habían marcado el final de la Edad de Bronce y el desplome de la unidad romana en el Mediterráneo. La llegada de la peste había agudizado los problemas de la última época del Imperio Romano y había retrasado la recuperación, pero no había sido la única causa de la profunda recesión subsiguiente. La epidemia de peste del siglo XIV, por el contrario, fue el principal agente de las transformaciones que vivirían el Mediterráneo y los territorios más alejados y que desembocarían en la creación de un nuevo orden.

Los genoveses fueron los responsables sin saberlo de la llegada de la peste negra al Mediterráneo. La peste bubónica no la llevaron a su centro de comercio en Caffa, en Crimea, los mercaderes, sino los ejércitos mongoles que pusieron sitio a Caffa en 1347.[34] Varios barcos italianos consiguieron escapar de la guerra en Crimea, y su ruta los llevó a Constantinopla, pero, en el supuesto de que sus pasajeros y tripulantes no hubieran estado infectados, había polizontes a bordo que sí lo estaban: las ratas negras, que se relamían con los cereales que llenaban las bodegas de las flotas del mar Negro, y que llevaban consigo las pulgas de la peste, pulgas que también encontraron un acogedor hogar en las balas de paño estibadas en las bodegas. En septiembre de 1347 la peste bubónica ya causaba estragos en la capital bizantina, y los ciudadanos que huían se llevaron con ellos la infección. Un barco de esclavos zarpó del mar Negro con rumbo a Alejandría llevando a bordo a más de trescientas personas, de las cuales, según el historiador árabe al-Maqrizi, solo 45 continuaban con vida cuando el barco llegó a Egipto, y todas ellas murieron muy pronto.[35] Era previsible que Alejandría se convirtiese en el centro desde donde la peste bubónica, que llegó a Gaza en la primavera de 1348, se propagó por el

Mediterráneo oriental. El primer puerto del Mediterráneo occidental en infectarse fue Mesina. Un cronista siciliano culpó de la llegada de la enfermedad a una docena de galeras genovesas que habían huido de Oriente y que llegaron en octubre de 1347. Los habitantes de Mesina escaparon por toda la isla, llevando consigo los gérmenes, la infección cruzó a Regio, y alcanzó Nápoles en mayo de 1348.[36] Al llegar la primavera de 1348, la peste negra se había instalado con fuerza en Mallorca, y desde allí se propagó por las rutas comerciales clásicas del mundo catalán, hacia Perpiñán, Barcelona y Valencia, y en dirección sur, hasta el reino musulmán de Granada, donde apareció en Almería en mayo de 1348.[37] Aquel mismo mes, los ciudadanos de Barcelona salieron en procesión con sus reliquias y estatuas implorando la intercesión divina para acabar con la epidemia; dichas procesiones, por supuesto, fueron más eficaces en propagar la enfermedad que en erradicarla.[38] Túnez se infectó en abril de 1348, con toda seguridad, desde Sicilia; otra fuente de infección eran los barcos catalanes que viajaban a los puertos de Marruecos y Argelia desde Mallorca.[39] El auge de las ciudades entre los siglos XII y XIV significó que las costas occidentales del Mediterráneo eran igual de susceptibles a la peste que las populosas ciudades de Oriente Medio. La peste se cobró por todas partes un asombroso número de vidas: entre un tercio y la mitad de la población, quizás entre un 60 o un 70 por 100 en algunas zonas del Mediterráneo occidental, por ejemplo, Cataluña.[40] La peste se intensificaba según se iba propagando, y adoptó una forma neumónica que podía matar en cuestión de horas después del contagio por vía aérea.

La pérdida de casi la mitad de la población de Europa y el Mediterráneo tuvo consecuencias espectaculares en las relaciones económicas. Se redujo drásticamente la demanda de alimentos, aun cuando en los momentos inmediatamente posteriores a la peste mucha gente pasaba hambre porque los cam-

pos de Sicilia y de otros lugares quedaron sin cultivar debido a la muerte o dispersión de la mano de obra. La población de las grandes ciudades comerciales cayó en picado, porque la peste se transmitía con facilidad por los callejones y los canales de Génova, Venecia y otras ciudades mercantiles.[41] La peste negra no fue un fenómeno único; los recurrentes brotes de peste del siglo XIV provocaron nuevas reducciones de la población en general justo cuando empezaba a recuperarse; las generaciones mayores ya habían vivido epidemias anteriores y habían desarrollado una cierta resistencia a la peste, por lo que las nuevas epidemias se cebaron sobre todo en los jóvenes. En el siglo que siguió a la revuelta de las Vísperas, Sicilia perdió quizá el 60 por 100 de su población, que descendió de los 850.000 a los 350.000 habitantes; la peste de 1347 y otra epidemia que se desencadenó en la isla en 1366 fueron dos acontecimientos de importancia fundamental.[42] Nada volvería a ser lo mismo después de la devastación y el horror de la peste negra. Sin embargo la peste, aunque había transformado el Mediterráneo, no produjo una recesión duradera. Las viejas instituciones resistieron: los caravasares de los mercaderes permanecían en su lugar; los genoveses, los venecianos y los catalanes siguieron peleando entre ellos y lanzándose ataques los unos a los otros; y los cristianos continuaron planeando nuevas cruzadas contra los mamelucos, cuyo poder se mantenía firme por el momento. Bajo todo esto, habían ocurrido cambios sutiles pero significativos en el modo de gestionar las viejas redes, y empezaron a observarse los primeros indicadores de la aparición de una nueva zona de comercio rival al otro lado del estrecho de Gibraltar. De esta recuperación nacería, a finales del siglo XIV, el Cuarto Mediterráneo.

Cuarta parte

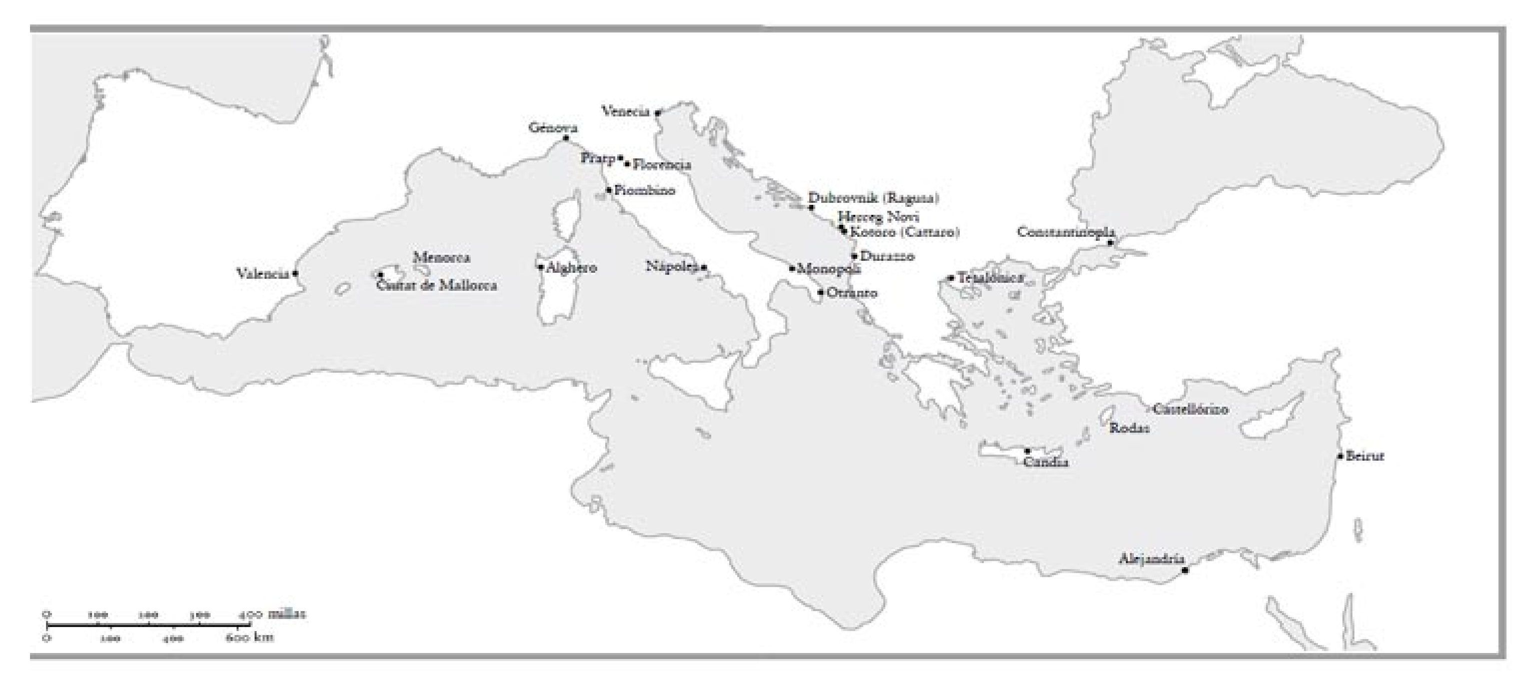
EL CUARTO MEDITERRÁNEO, 1350-1830

Capítulo 1
ASPIRANTES A EMPERADOR ROMANO, 1350-1480
I

Tras la llegada de la peste y el brutal descenso demográfico, la presión sobre las reservas de alimentos del Mediterráneo disminuyó, aunque esto no supuso una reducción en el comercio de cereales. Por el contrario, este siguió prosperando: al abandonar las tierras menos productivas para convertirlas en pastos, y dedicar otras zonas a productos tales como el azúcar o los tintes, la vida económica de los territorios que bordeaban el Gran Mar se diversificó, la especialización aumentó y el comercio de todo tipo de productos se vio estimulado. La economía mediterránea empezó a tomar una nueva forma en la que los contactos locales adquirieron un papel destacado: por las costas catalanas se transportaban productos tales como la madera, desde Apulia se enviaba lana a través del Adriático hasta las ciudades en alza de Dalmacia, y también desde Menorca (famosa por sus ovejas) a Toscana, donde alrededor del año 1400 el «mercader de Prato», Francesco di Marco Datini, se aseguraba de forma obsesiva de que cada bala de lana quedara registrada y de que se guardara toda la correspondencia, unas 150.000 cartas, una obsesión a la que los historiadores han sabido sacarle partido.[1] Uno de los agentes de Datini en Ibiza se lamentaba: «esta tierra no es sana, el pan es malo, el vino es malo. ¡Que Dios me perdone, aquí no hay nada bueno! Temo que me voy a dejar la piel en esta isla».[2] Las exigencias de los negocios se anteponían a la comodidad personal.

El mercader de Prato también tenía agentes toscanos trabajando en San Mateu, en la costa española, donde recogían las mejores lanas aragonesas, mientras en las regiones más interiores de España las ovejas invadían la meseta, millones de animales que pastaban en las montañas en verano, y en la meseta en

invierno. Los negocios de Datini se extendían hasta el Magreb, y por el este, hasta los Balcanes y el mar Negro. En la década de 1390, Datini invirtió en el comercio de esclavos, en una época en la que los circasianos del mar Negro y los bereberes del norte de África se vendían en los mercados de esclavos de Mallorca y de Sicilia.[3] Datini obtenía índigo, leño brasil, pimienta, aloes, zedoaria (cúrcuma) y galangal de los territorios orientales más allá del Mediterráneo, y también comerciaba con algodón, almáciga y azúcar refinado producidos en las regiones mediterráneas. Además, de España y de Marruecos importaba ingentes cantidades de lana sin cardar, plumas de avestruz, marfil de elefante, arroz, almendras y dátiles. Datini encargó una vajilla de Valencia, decorada, según la costumbre, con su escudo de armas, y cuando repitió el encargo unos años más tarde, descubrió, con gran irritación, que no se había guardado ningún registro del diseño.[4]


Venecia
Génova
Florencia
Piombino
Dubrovnik (Ragusa)
Herceg Novi
Kotoro (Cattaro)
Constantinopla
Durazzo
Menorca
Valencia
Alghero
Nápoles
Monopoli
Ciutat de Mallorca
Tesalónica
Otranto
Castellórizo
Rodas
Candia
Beirut
Alejandría
400 millas
600 km

Datini era un oligarca, y un empresario muy poco típico de finales del siglo XIV, pero su carrera ilustra muy bien la constante vitalidad del comercio y del intercambio. Logró hacer funcionar su negocio en las circunstancias más adversas, incluso mientras el duque de Milán anduvo merodeando por Toscana en el año 1402 y se adueñó de todas las ciudades más importantes excepto Florencia. Los comerciantes mediterráneos siempre habían sabido sacarle provecho a la guerra, no solo a la paz. Con todo, tuvo lugar un cambio muy significativo. A principios del siglo XIV, los tres grandes bancos florentinos de los Bardi, Peruzzi y Acciaiuoli habían forjado vínculos muy sólidos con los reyes de Nápoles, con los Caballeros de Rodas y con los monarcas del interior de Europa que dependían en exceso del crédito que dichos banqueros les concedían; pero los bancos quebraron en vísperas de la peste negra, cuando se hizo evidente que habían acumulado demasiadas deudas tóxicas (en especial, los créditos concedidos al rey inglés). Los bancos internacionales que acabarían ocupando su lugar pusieron gran cuidado en no sobrepasar sus propias posibilidades y eran empresas más modestas, una definición que describe bien la banca de los Médicis, pese al poder político y a la fama que adquiriría la familia que la dirigía.[5] Una mayor prudencia garantizaba beneficios estables, y también las ambiciones eran más modestas: los catalanes enviaban menos galeras a Flandes e Inglaterra, y Marsella, antes un importante centro de comercio, perdió poco a poco su importancia. Así pues, las nuevas actitudes mentales dieron lugar a la aparición de nuevas estructuras.[6] La creciente especialización, reflejada en el crecimiento de los gremios artesanales, y también la migración a las ciudades de campesinos, cuyos pueblos habían dejado de funcionar debido a la falta de mano de obra, estimularon la vida urbana. En Egipto, el abandono del suelo cultivable derivó en la desatención de las tareas de mantenimiento de los sistemas de irrigación que habían sos-

tenido la estabilidad ecológica del delta del Nilo. El delta se empobreció y los sueldos cayeron, mientras en las costas europeas tendían a subir en reacción a la escasez de mano de obra.[7] En las ciudades, sin embargo, la población creció, y en muchos casos, al llegar el año 1400, habían recuperado los niveles anteriores a la epidemia de peste, lo que alentó a los genoveses, venecianos y catalanes a seguir explorando los graneros del Mediterráneo y del mar Negro.

Si la llegada de la peste negra había despertado en los cristianos la necesidad de arrepentirse de sus pecados, estaba claro que estos pecados no incluían las peleas entre ellos: Venecia y Génova arremetieron la una contra la otra en una guerra que se prolongó entre 1350 y 1355, y en otra guerra más entre los años 1378 y 1381 (la guerra de Chioggia). En ambas ocasiones, la causa del conflicto fueron las discrepancias con respecto al acceso al mar Negro desde el Egeo. Durante el primer conflicto, los venecianos concertaron una alianza con el rey de Aragón, que rivalizaba con los genoveses por el control de Cerdeña. Los venecianos enviaron su flota al Mediterráneo occidental y vencieron a los genoveses frente a la costa de Alguer, al norte de Cerdeña, en el año 1353, mientras los catalanes, por su parte, enviaron una flota hasta el Bósforo, donde perdieron en combate a uno de sus almirantes. La guerra no benefició a ninguno de los contendientes: Venecia se vio obligada a cederle el ducado de Dalmacia a Hungría, después de 350 años, y Génova sufrió conflictos internos; la ciudad cayó bajo el dominio de los Visconti, los gobernantes de Milán, que decidieron que los recursos genoveses estaban agotados y, en el año 1355, llegaron a un acuerdo de paz con una Venecia igual de exhausta.[8]

Cuando estalló la guerra de nuevo, en el año 1378, la atención se centró, al principio, en la pequeña isla de Tenedos, puesto que se creía que dominar esta isla garantizaba el control de la ruta a través de los Dardanelos. Un par de años antes, un

usurpador bizantino les había entregado la isla a los genoveses a cambio de su ayuda, pero Venecia había logrado obtener de uno de los rivales del usurpador bizantino la promesa de que la República podría asumir el control sobre la isla.[9] Más sorprendente aún es la voluntad de pelear de Génova y de Venecia, habida cuenta que la peste negra había reducido la disponibilidad de hombres, por lo que los venecianos tuvieron que reclutar una gran cantidad de remeros dálmatas. También surgieron otros graves problemas. Durante el tiempo transcurrido entre estas dos guerras, los venecianos se enfrentaron a una rebelión en Creta, en el año 1363, en la que participaron no solo los indígenas griegos sino también algunos nobles venecianos, como por ejemplo los miembros de una gran y antigua familia, los Gradenigo.[10] La rebelión despertó las dudas sobre la red de aprovisionamiento veneciana, puesto que a Creta se la explotaba, o, como parecían indicar estos acontecimientos, se la sobreexplotaba por su trigo, vino, aceite y verduras, que compensaban la escasez de tierras cultivables en el interior del noreste de Italia. Una amenaza mucho más grave y diferente, y más peligrosa aún, planeó sobre Venecia durante las dos guerras, cuando Génova y Venecia se enfrentaron en el Adriático, mar en el que las armadas genovesas en muy raras ocasiones se habían atrevido a entrar. Entre los años 1378 y 1380 Venecia quedó peligrosamente expuesta, ahora que el rey de Hungría controlaba el flanco oriental del Adriático. Venecia se enfrentaba a un problema constante: sus ambiciones imperiales en el Mediterráneo oriental solo podían garantizarse si esta república dominaba el mar más cercano a Venecia.

Cuando los genoveses pudieron acudir al rey de Hungría y al vecino más próximo a Venecia, el señor de Carrara y gobernante de Padua, a pedirle ayuda, Venecia se encontró rodeada. En 1379, los genoveses incendiaron los pueblos situados en la costa del Lido veneciano y las tropas aliadas asaltaron Chioggia,

una población situada en el extremo sur de la laguna veneciana. Los aliados se jactaron de que no descansarían hasta haber colocado bridas a los cuatro caballos de bronce que se alzaban sobre el pórtico de la basílica de San Marcos. La ciudad se enfrentaba al mayor peligro de su historia desde que los carolingios habían asediado la laguna a principios del siglo IX. Venecia logró resistir al asedio, y al final, serían los genoveses los que quedarían asediados tras agotar sus provisiones. En junio de 1380, los genoveses se dieron cuenta de que su posición era insostenible y pidieron la paz. Una característica importante de este conflicto es la gran cantidad de pólvora que utilizaron los venecianos, y también los cañones montados sobre el castillo de proa de sus barcos. El comandante genovés, Pietro Doria, murió a consecuencia de las heridas causadas por una torre que se derrumbó sobre él a causa del impacto de una bala de cañón.[11]

Aunque a los historiadores de Venecia les gustaría clasificar la guerra de Chioggia como una victoria veneciana, lo cierto es que el mero hecho de que los genoveses hubieran llegado a los bancos de arena del Lido ya suponía una enorme humillación. Venecia perdió Tenedos, no logró recuperar Dalmacia, tuvo que reconocer los derechos de los genoveses en Chipre (y, por lo tanto, el papel de los genoveses en el comercio del azúcar), e incluso se vio obligada a entregar sus posesiones de Treviso al duque austríaco, perdiendo con ello todos los cultivos de cereales que había poseído en el noroeste de Italia; la sombra de los Habsburgo caería sobre una parte del noroeste de Italia, donde permanecería hasta el final de la primera guerra mundial.[12]

A Venecia, las guerras de 1350 y de 1380 le supusieron más pérdidas que ganancias en cuanto a territorio y a reputación. Sin embargo, por muy graves que fueran estos conflictos, no fueron más que aparatosas interrupciones en unas relaciones que, de otro modo, eran pacíficas, puesto que los barcos de las dos ciudades comerciaban codo con codo en el Egeo, a través

de Constantinopla y desde allí, en dirección a los cultivos de cereales de Crimea. Después de 1381, las dos ciudades pusieron un gran esmero en evitar enfrentamientos, definiendo con escrupulosidad la esfera de influencia comercial de cada una: Venecia se mantuvo como el principal centro del comercio levantino, y enviaba sus galeras a Alejandría y Beirut en busca de especias; los genoveses hacían más hincapié en artículos a granel como el alumbre, los cereales y los frutos secos, que se transportaban en barcos redondos, e iban a buscar estos productos a Asia Menor, Grecia y el mar Negro; las «pasas de Corinto» tomaron su nombre de Corinto, mientras que el estado independiente griego de Trebisonda, en las costas del sur del mar Negro, era la fuente sin rival de las avellanas. Las ambiciosas aventuras comerciales que en el pasado habían llevado a los viajeros genoveses y comerciales hasta el interior de Persia e incluso hasta China habían quedado abandonadas, y los mercaderes decidieron concentrarse en recuperar los vitales vínculos marítimos.[13]

La eficaz industria de construcción naval veneciana, la mayor industria de la ciudad y tal vez la mejor organizada de todo el Mediterráneo, representaba un elemento de estabilidad. El Arsenale, instalado junto al gran taller de fabricación de cuerdas conocido con el nombre de Tana, ya era un astillero muy consolidado a principios del siglo XIV, cuando Dante oyó en lo más profundo de su oscuro interior ecos del mismísimo infierno:

> Así como en el arsenal de los venecianos hierve en el invierno la pez destinada a reparar los buques que no pueden navegar y al mismo tiempo que uno construye una embarcación, otro calafatea los costados de la que ha hecho ya muchos viajes, otro revisa una proa, otro una popa, quien hace remos, quien retuerce unas cuerdas, quien, por terminar, repara el palo de mesana o el mayor.[14]

Venecia tenía el antiguo Arsenale, con espacio para amarrar doce galeras, y el nuevo Arsenale, tres veces más grande. A finales del siglo XIV, los astilleros, dirigidos por un almirante, habían desarrollado un eficaz sistema de producción: el Arsenale

podía producir unas tres grandes galeras mercantes al año, una cifra que tal vez no parezca importante, de no ser porque el tamaño de las galeras había aumentado significativamente, debido, a partir de la década de 1340, al aumento de la regularidad y de la frecuencia de las travesías hacia el Levante y Flandes. Estas grandes galeras eran trirremes aparejados con velas latinas que podían estibar hasta 150 toneladas de carga, y cuyas tripulaciones podían alcanzar los 200 marineros. Los únicos que podían cargar sus productos en estos buques eran los ciudadanos venecianos; los barcos viajaban en convoy, a menudo escoltados por galeras armadas más pequeñas, siguiendo rutas cuidadosamente seleccionadas y aprobadas por el Senado; la ciudadanía veneciana tardaba veinticinco años en concederse, y, como ya hemos visto antes, los viajes más rentables, en los que se transportaban sedas y especias, estaban financiados en su mayor parte por las inversiones de los nobles venecianos. Para los productos más modestos, los venecianos utilizaban cocas redondas de carga aparejadas con velas cuadras, construidas en astilleros privados y sometidas a menos restricciones en materia de diseño. La coca más grande que se conoce del siglo xv tenía casi treinta metros de eslora y desplazaba 720 toneladas.[15] La habilidad en la construcción naval y la competencia marinera iban parejas, y Venecia rivalizaba con Génova y con Mallorca como uno de los más importantes centros de cartografía. Los marineros venecianos, por lo tanto, disponían de una información muy abundante y exacta sobre las costas del Mediterráneo. Por añadidura, el aumento del uso del compás hizo posible una navegación más segura y la ampliación de la temporada de navegación a casi todo el año.[16]

II

Una de las actividades que mantenía ocupados a los marinos era la de trasladar peregrinos a Tierra Santa. La pérdida de los puestos avanzados en Palestina no puso fin a las peregrinacio-

nes; los reyes de Aragón rivalizaron con otros monarcas para cerrar acuerdos que les garantizaran el incierto derecho de proteger los santos lugares de Tierra Santa, y los sultanes mamelucos sabían que podían jugar la carta de Tierra Santa al negociar acuerdos políticos y comerciales con los monarcas occidentales. La peregrinación era, o se suponía que era, una experiencia muy exigente en su aspecto físico. Felix Fabri, un monje dominico que viajó desde Alemania a Tierra Santa en el año 1480, dejó una crónica muy realista de los olores, la incomodidad y la sordidez de los barcos: las lombrices que infestaban la carne, el agua que no se podía beber, y las ratas y cucarachas por todas partes. El monje, durante su viaje de regreso desde Alejandría, fuera de temporada, quedó expuesto a los vientos y al oleaje que habían machacado antes a otros peregrinos, como por ejemplo, a ibn Yubair, aunque Fabri aprendió que el mejor sitio donde dormir era en un lugar protegido, sobre los duros fardos que contenían las especias.[17] Ahora bien, la peregrinación, al menos para una minoría erudita, estaba adoptando una nueva forma. En el año 1358, Giovanni Mandelli, un amigo de Petrarca, invitó al escritor a viajar con él al Santo Sepulcro. Petrarca decidió que era muchísimo más seguro quedarse atrás, y le regaló a Mandelli un pequeño libro en el que describía la ruta a través del Mediterráneo: anotó todos los lugares visitados por Ulises, señaló el templo de Juno Lacinia en Crotone, al sur de Italia, observó que Cilicia era donde Pompeyo había vencido a las bandas de piratas, hizo una breve pausa para contemplar el lugar de la Crucifixión de Cristo («no hubierais emprendido tan ardua tarea si no fuera por la única razón de ver con vuestros propios ojos […] aquello que ya habéis visitado con la mente») y, al final, dejó a Mandelli, no en Jerusalén, sino en Alejandría, y no entre sacos de especias, sino junto a la tumba de Alejandro y la urna de Pompeyo.[18] Estaba a punto de nacer el turismo cultural por los lugares de la Antigüedad clásica. Han sobrevivi-

do cuarenta manuscritos de esta obra de Petrarca, lo que demuestra la amplia popularidad de la que gozó, sobre todo en el siglo XV en Nápoles, puesto que Petrarca abrumó a Mandelli con información sobre los escenarios del mundo clásico de las costas del sur de Italia, y fue esto (más que el interés por los Santos Lugares) lo que atrajo a los lectores.

En la década de 1420, un mercader de Ancona, fascinado tras haber visitado los monumentos clásicos, primero en su ciudad natal, y más tarde por todo el Mediterráneo, hizo realidad el turismo clásico de Petrarca. Ciríaco de Ancona tenía, además, motivos políticos: se presentó ante el sultán otomano, que no se dio cuenta de que el objetivo de Ciríaco era el de recoger información que pudiera ser utilizada en una cruzada contra los turcos. Sin embargo, Ciríaco disfrutó de verdad al visitar los restos físicos del pasado clásico, viajó a Delfos donde, en el año 1436, y ante el asombro de los habitantes del lugar, invadido por las hierbas, pasó seis días entusiasmándose por lo que el creía erróneamente que era el templo principal del santuario, admirando el teatro y el estadio, y copiando inscripciones y dibujando planos.[19] Aunque la mayor parte de aquellos que se interesaban en el pasado clásico permanecían cómodamente sentados en su sillón, como había hecho Petrarca, la carrera de Ciríaco indica que el atractivo de los viajes mediterráneos ya no era exclusivamente religioso o comercial.

Unos pocos viajeros se integraron en los lugares que visitaron y adoptaron la forma de vida local, sumergiéndose en la religión y las costumbres de los pueblos que vivían en la otra costa. El extraordinario Anselmo Turmeda, un fraile mallorquín que descubrió las enseñanzas del islam en Bolonia, viajó al norte de África, donde, a principios del siglo XV, adoptó la religión musulmana, se cambió en nombre por el de Abdalá at-Tarjuman y se convirtió en un destacado erudito del islam. Su tumba todavía se conserva en Túnez. Un siglo más tarde, el erudito y

diplomático nacido en Granada al-Hasán ibn Mohamed al-Wazzan, también llamado León el Africano, fue hecho prisionero por unos piratas cristianos que lo llevaron a Roma donde el papa León X lo tomó bajo su protección y donde escribió una geografía de África: he aquí una persona que también podía hacer partícipe al público occidental de las realidades físicas del mundo islámico más allá del Mediterráneo, y que pasó del islam al cristianismo y de regreso al islam.[20]

III

Las vicisitudes de los reyes de Aragón, y las de los muchos reinos sobre los que ejercían su hegemonía, proporcionan una excelente guía de los acontecimientos del Mediterráneo en general a finales del siglo XIV y del siglo XV. La influencia catalana se extendía por todo el Mediterráneo, llegaba incluso hasta los mercados de Alejandría y Rodas, y, a finales de siglo, el rey de Aragón era un personaje dominante tanto en la península ibérica como en la política europea en general. Martín el Joven, el hijo y heredero del rey Martín de Aragón, se casó con la heredera de Sicilia, enviada a España después de lo que constituyó, a todos los efectos, un secuestro, una boda que le daría a Martín el Joven la mejor excusa para invadir la isla en el año 1392; en el siglo XV, Sicilia estaba gobernada por virreyes que debían rendir cuentas a los parlamentos sicilianos, y el linaje de reyes aragoneses de Sicilia cada vez más ineficaces desapareció. Era obvio que la paz les sentaba bien a los sicilianos, y también a aquellos que querían comprar su trigo. Los nobles catalanes empezaron a adquirir grandes latifundios en Sicilia y a instalarse en la isla.[21] La última hazaña de Martín el Joven, antes de caer muerto en Cerdeña a causa de la malaria, consistió en la reinstauración de la hegemonía catalano-aragonesa sobre una gran parte de esta otra isla, tras lo cual, la influencia cultural catalana se extendió, por ejemplo, en el campo de las artes.[22]

Alfonso V, que accedió al trono en el año 1416 y que se convertiría en uno de los grandes monarcas del siglo XV, demostró de la forma más enérgica posible la nueva firmeza de los monarcas de Aragón.[23] La línea masculina de la casa de Barcelona se había extinguido, y Alfonso había nacido en Castilla; no obstante, tenía la mirada puesta en el Mediterráneo y sus planes abarcaban todo el mar. Igual que todos los reyes aragoneses, se ganó un sobrenombre, y el suyo, «el Magnánimo», expresa a la perfección su deseo de que se le viera como un gobernante generoso, dotado de las cualidades principescas sobre las que había leído en la obra de su compatriota Séneca, el filósofo de los antiguos emperadores romanos; Alfonso V era un estudioso apasionado de los textos clásicos que tenía un interés especial en las crónicas heroicas de las guerras de la Antigüedad, y sabía que dos de los emperadores romanos más victoriosos, Trajano y Adriano, habían sido hispanos.[24] Alfonso ambicionaba reinstaurar el Imperio Romano en el Mediterráneo para enfrentarse a la cada vez mayor amenaza turca. En los primeros tiempos de su reinado lanzó un ataque contra Córcega, isla que el papa, muchos años atrás, en 1297, había ofrecido a los reyes de Aragón al mismo tiempo que Sicilia. Alfonso solo consiguió asegurarse la posesión de poco más que la fortaleza de Calvi, pero su campaña deja al descubierto que sus ambiciones no se limitaban, ni mucho menos, a los territorios que había heredado en España. Deseoso de hacer realidad sus sueños de un Imperio Romano, puso la mirada en Italia, le ofreció sus servicios a la confusa reina de Nápoles, Juana II, y consiguió incluso extraerle la promesa de que le nombraría su heredero (pese a una vida privada muy alegre, Juana no tenía hijos). Por desgracia, Juana también le prometió dejarle su reino cada vez más turbulento a René de Anjou, duque de Anjou y conde de Provenza. *Le bon roi René* tenía en común con Alfonso la pasión por la cultura caballeresca y el mecenazgo de las artes, y también el ansia por

acumular reinos, aunque al final de su vida, en el año 1480, a René no le quedara ninguno, comparado a los seis o siete reinos y un principado sobre los que gobernaba Alfonso antes de morir en el año 1485.[25] Las batallas intermitentes entre Alfonso y René por el control del sur de Italia se prolongaron más de veinte años y consumieron los recursos de la corona, puesto que mantener una poderosa flota era extraordinariamente costoso. Los recursos económicos de la monarquía estaban en un nivel peligrosamente bajo, y Alfonso se vio, por lo tanto, obligado a humillarse antes las Cortes y regatear con los parlamentarios, concediéndoles los privilegios que consideraban más valiosos.[26] Por suerte, René de Anjou era todavía más pobre, aunque él logró movilizar la flota genovesa: la hostilidad de los genoveses hacia los catalanes no había disminuido ni un ápice desde la invasión catalana de Cerdeña más de un siglo atrás.

Alfonso vivió momentos de intenso peligro. En 1435 se puso al mando de su flota y se enfrentó a los genoveses frente a la isla de Ponza, pero fue derrotado, hecho prisionero y llevado a Génova. Sus captores se vieron obligados a entregarle el rey prisionero al duque y señor de Milán, Filippo Maria Visconti, que sucumbió al encanto de Alfonso y cambió el curso de los acontecimientos al decidir concertar una alianza con él. El duque de Milán consideró incluso la posibilidad de legarle su ducado a Alfonso, cuyos planes por el dominio de Italia apartaron su atención de los asuntos ibéricos. La larga y costosa guerra contra René llegó a su fin en el año 1442, cuando Alfonso conquistó Nápoles tras cavar un túnel bajo las murallas. Incluso después de ser expulsado de Nápoles, que René siempre había considerado su reino personal, René mantuvo la presión sobre los conquistadores aragoneses, y Génova siguió siendo la base de las expediciones hostiles contra el sur de Italia hasta bien avanzada la década de 1460.[27] La caída de Nápoles tampoco significó el final de las campañas italianas. En 1448, Alfonso

llamaba a las puertas de Piombino, un estado pequeño pero de gran valor estratégico y que incluía la isla de Elba, rica en hierro, y cuya flota llegaba, tanto en los viajes comerciales como en las incursiones militares que lanzaba, incluso hasta Túnez.[28] Desde Piombino, Alfonso podría controlar los movimientos de barcos entre Génova y Nápoles, y al mismo tiempo, la ciudad le daría además un trampolín desde donde dar el salto para invadir Toscana. Piombino resultó ser un hueso demasiado duro de roer, aunque el señor de Piombino tuvo la sensatez de empezar a pagarle a Alfonso un tributo anual en forma de una copa de oro para garantizarse su buena disposición; al cabo de los años, las bases costeras a ambos lados de Elba cayeron bajo el dominio de los aragoneses y, en el siglo XVI pasaron a estar sometidas por los españoles.[29] A mediados del siglo XV, la mayor parte de Italia había quedado dividida entre cinco grandes potencias: Milán, Florencia, Venecia, los estados pontificios y el reino de Aragón. El rey de Aragón controlaba el territorio de mayor extensión (mas vasto aún si incluimos las dos islas italianas), pero se vio obligado a renunciar a su sueño de instaurar su hegemonía sobre toda la península cuando, en el año 1454, las otras cuatro potencias firmaron la paz de Lodi, tratado al que Alfonso añadiría su propia rúbrica al año siguiente. Este tratado garantizó la paz (con algunas interrupciones notables) durante el medio siglo siguiente, y uno de sus objetivos consistía en desviar las energías de sus signatarios hacia la tarea más urgente de combatir a los turcos.

Constantinopla había caído ante Mehmet el Conquistador el año anterior a la firma del acuerdo de paz de Lodi. Las conversaciones sobre cómo resistirse a los turcos habían acabado en agua de borrajas; de hecho, los turcos seguían avanzando con una seguridad aún mayor a través de los Balcanes. Ya en el año 1447, Alfonso le había prometido ayuda al acorralado rey de Hungría, Juan Hunyadi. Alfonso reunió el ejército prometido y,

en lugar de enviarlo a Hungría, lo envió a combatir en la guerra de Toscana. No obstante, con respecto a la cruzada contra los turcos, el rey de Aragón no era simplemente un cínico.[30] Alfonso se recreaba en la imagen que tenía de sí mismo como rey redentor y guerrero de Cristo, el nuevo Galahad, un tema que se refleja en las magníficas esculturas del arco triunfal que construyó en Nápoles. Le ofreció su apoyo a Scanderbeg, el gran rebelde albano, para luchar contra los turcos, puesto que si Albania caía ante los otomanos, el sur de Italia quedaría entonces al alcance de la vista de las flotas y ejércitos turcos.[31] La ambición de Alfonso le llevó incuso hasta Kastelorizo, una minúscula isla al este de Rodas que se convirtió en la base de las operaciones navales de los aragoneses en el Mediterráneo oriental (en la actualidad, es la posesión más oriental de Grecia).[32] Poco tiempo antes de la caída de Constantinopla, él y el príncipe griego Demetrio Paleólogo habían estado planeando hacerse con el poder en Constantinopla y derrocar al último emperador bizantino, Constantino XI, y Alfonso ya tenía su propio virrey en el Peloponeso. Los grandiosos objetivos de Alfonso V, derrotar a los turcos y recuperar los territorios del Mediterráneo oriental, serían celebrados después de la muerte de Alfonso en la entretenida novela de Joanot Martorell *Tirant lo Blanc*.[33] En muchos aspectos, el audaz y gallardo héroe Tirant es un personaje que recuerda a Alfonso, o más bien es el personaje en el que al rey le hubiera gustado convertirse y (entre las escenas de amor, a menudo muy explícitas) en la novela abundan los consejos sobre el mejor modo de derrotar a los turcos, y también a los genoveses, de quienes Alfonso sospechaba que estaban aliados en secreto con los otomanos.[34] En *Tirant lo Blanc*, los genoveses intentan frustrar los intentos del ejército de los caballeros de la Orden del Hospital que defienden Rodas frente al ataque de los turcos:

> Vuestra señoría debe saber como dos freyles de nuestra religión, ginoveses, nos tienen vendidos, que por consejo dellos son venidas aquestas diez naos destos malvados ginoveses con gran multitud de gente y poca mercadería. Y aquestos traydores que están dentro del castillo han hecho una gran maldad, que de la cámara de las armas han llevado todas las nuezes de las vallestas y pusieron otras, en lugar dellas, de xabón blanco porque en tiempo de necessidad no nos podamos ayudar dellas.[35]

El comportamiento de los genoveses durante la fase final del asedio a Constantinopla en 1453 despertaría sospechas similares.[36]

IV

Al llegar el año 1453, con la ayuda de una poderosa administración y de la devoción a la santa causa de la *jihad*, los otomanos ya habían hecho desaparecer los pequeños estados turcos rivales de la costa de Asia Menor, en especial el baluarte pirata de Aydin. Los otomanos se recuperaron en poco tiempo de la inmensa derrota sufrida a manos del caudillo centroasiático Tamerlán en el año 1402, y en la década de 1420, ya habían recuperado su actividad en los Balcanes. En 1423 el emperador bizantino le vendía Tesalónica a Venecia, pero, después de ansiar tanto tiempo la ciudad, los venecianos solo pudieron conservarla siete años antes que los ejércitos del sultán Murad II se la arrebataran. El acceso al trono de su sucesor, el joven Mehmet II, resolvió la disputa entre los consejeros relativamente cautelosos que se oponían a la rápida expansión por temor a extenderse demasiado y sobrepasar sus posibilidades, y la facción más audaz que veía en Mehmet el líder de un renacido Imperio Romano regido por los turcos musulmanes, quienes fusionarían los conceptos de gobierno romano-bizantino, túrquico y musulmán. Mehmet, más que destruir, deseaba restaurar y hacer realidad el Imperio Romano. Sus escribas griegos publicaron documentos que describen al sultán como Mehmet, *Basileus* y autócrata de los romanos, el título por el que se había conocido a los emperadores bizantinos.[37] Sin embargo, la Nueva Roma no satisfizo su sueño imperial y Mehmet intentó convertirse

también en el señor de la antigua. El aspecto práctico de la política le llevó a fijar su atención, asimismo, en los asuntos occidentales. La rebelión de Scanderbeg en Albania le hizo ver al sultán los defectos de la política tradicional, en virtud de la cual se permitía que vasallos cristianos independientes gobernaran los territorios balcánicos. Incluso aquellos que habían sido educados en la fe musulmana en la corte otomana, por ejemplo, el caso de Scanderbeg, podían convertirse en renegados, en consecuencia, era necesario ejercer directamente la autoridad otomana, y así, el poder otomano se fue acercando hasta las costas del Adriático. Después de la muerte de Scanderbeg en 1468, la rebelión albanesa perdió fuerza y murió; en el año 1478 Mehmet se había hecho con el control de Valona (Vlorë) en la costa albanesa, y a lo largo de los meses siguientes logró arrebatarles a los venecianos la ciudad de Scutari (Shköder), protegida por la gran colina fortificada de Rozafa.[38] Aunque Durazzo, la antigua Dirraquio, permaneció bajo dominio veneciano hasta principios del siglo siguiente, y el puerto de Kotor (Cattaro), enclavado en lo más profundo de su fiordo en Montenegro, gozó de la protección de los venecianos, lo cierto era que Mehmet había cercenado las posesiones venecianas en esta parte del Adriático.[39]

Los venecianos habían mostrado un escaso entusiasmo hacia Scanderbeg, les preocupaba que si les daban su apoyo a los rebeldes su posición comercial en Constantinopla podría verse amenazada. No obstante, perder la costa de Albania significaba pagar un precio muy alto, no solo por su utilidad como fuente de sal, sino porque, para llegar al Adriático, los venecianos necesitaban navegar junto a la cosa albanesa. También las rutas terrestres tenían un gran valor, puesto que daban acceso a la plata, a esclavos y a otros productos del montañoso interior balcánico. Las dificultades se vieron agravadas por los ataques turcos contra las bases navales venecianas en el Egeo, y Lem-

nos y Negroponte cayeron en poder de los otomanos. Consciente de lo que eso significaba, la Puerta Sublime (el nombre con el que se conocía a la corte otomana) siguió concediéndoles a los venecianos privilegios comerciales. El mensaje era claro: los otomanos podían tolerar a los mercaderes cristianos de ultramar, igual que llevaban haciendo los monarcas musulmanes desde hacía siglos, pero consideraban inaceptables las posesiones territoriales de genoveses y venecianos en el *Akdeniz*, el mar Blanco.[40]

Hacia el final de su reinado, Mehmet estaba decidido a enfrentarse a las potencias cristianas del Mediterráneo. Un evidente foco de la atención de los turcos era Rodas, el cuartel general y residencia de los caballeros de la Orden del Hospital desde 1310, y desde donde habían lanzado ataques pirata contra la marina comercial musulmana; los caballeros de San Juan también se habían hecho con el control de algunas estaciones costeras de Asia Menor, en especial Bodrum, cuyo castillo había sido construido por los caballeros del Hospital utilizando las piedras del gran mausoleo de Halicarnaso. A Mehmet, Rodas le atraía, además, porque era una de las ciudades más famosas del mundo antiguo.[41] Un fundidor de cañones sajón llamado Meister Georg, que se había trasladado a vivir a Estambul, ofreció a los turcos información valiosa sobre la distribución de la fortaleza, pero en el año 1480 las defensas de Rodas demostraron ser demasiado resistentes, incluso para el inmenso cañón fundido por los mejores expertos. La clemencia brilló por su ausencia en ambos bandos: los hospitalarios organizaron salidas nocturnas de tropas que regresaban con las cabezas de los turcos que habían matado, y que pasearon en procesión por toda la ciudad a fin de infundirles ánimos a sus defensores. Frustrados por la tenaz resistencia, los turcos llegaron a un acuerdo de paz con los caballeros, quienes prometieron dejar de interferir en la navegación turca.[42] Aunque los sultanes

no olvidaron su derrota, Rodas permaneció cuarenta y dos años más en poder de los caballeros de San Juan. Tampoco los occidentales olvidaron lo sucedido en Rodas, ya que esta victoria les brindó algún consuelo en un momento en el que la amenaza turca era tan grave. Inmediatamente después de lo sucedido en Rodas, una historia xilografiada del asedio fue uno de los primeros libros más vendidos en Venecia, Ulm, Salamanca, París, Brujas y Londres.

Al mismo tiempo, las flotas turcas estaban poniendo en jaque a Occidente. El sur de Italia constituía un objetivo evidente debido a su proximidad con Albania y porque, si los otomanos controlaban ambos lados de la entrada al Adriático, Venecia se vería obligada a someterse a la voluntad del sultán. Venecia no deseaba ser vista oponiéndose a los turcos, y cuando los otomanos atacaron Otranto en 1480, los barcos venecianos ayudaron a transportar las tropas desde Albania hasta Italia, aunque la ciudad de Venecia mostrara su desaprobación oficial por esta acción. Ciento cuarenta barcos otomanos, entre los que se contaban cuarenta galeras, con 18.000 hombres a bordo cruzaron el estrecho. Los habitantes de Otranto se negaron a rendirse, y el comandante turco, Gedik Ahmet Pachá, tras dejar claro lo que les ocurriría a los supervivientes, procedió a lanzar su asalto; la ciudad apenas tenía defensas y ningún cañón, y el resultado era previsible. Ahmet Pachá conquistó la ciudad, ejecutó acto seguido a toda la población masculina, dejando a 10.000 persona vivas de sus 22.000 habitantes, y 8.000 esclavos fueron enviados a Albania, al otro lado del estrecho. El anciano arzobispo fue asesinado ante el altar mayor de la catedral de Otranto. Los turcos se desplegaron después en abanico por el sur de Apulia, y asaltaron las ciudades vecinas. El rey de Nápoles, Fernando, hijo de Alfonso V, había enviado sus ejércitos a Toscana, pero una vez que sus tropas y barcos estuvieron a punto, organizó un contraataque que rechazó a los invasores. Los tur-

cos se retiraron, no sin antes dejar clara su intención de regresar y de conquistar los puertos de Apulia, y mientras lo hacían, se extendieron los rumores que transformaron a los turcos en un gran ejército dispuesto y a punto de lanzar un ataque simultáneo contra Italia y Sicilia desde Albania.[43]

El sitio de Otranto causó una enorme conmoción en toda Europa occidental. Todas las potencias cristianas del Mediterráneo ofrecieron su ayuda para combatir a los turcos, en especial, Fernando II, rey de Aragón y primo de Fernando de Nápoles. La excepción más visible fue Venecia, que se escudaba en el agotamiento tras décadas de conflictos con los ejércitos y flotas del sultán. Algunas partidas de soldados turcos habían empezado a penetrar en la región de Friuli, una zona del noreste de Italia parte de la cual se hallaba bajo dominio veneciano; tanto por tierra como por mar, la cercanía de los turcos resultaba muy amenazante y los venecianos preferían el apaciguamiento.[44] El cónsul veneciano en Apulia recibió la recomendación de expresarle al rey napolitano su satisfacción por la victoria de los cristianos de viva voz y no por escrito; los espías solían robar los mensajes escritos, y la Repubblica Serenissima temía que alguna carta de felicitación robada pudiera llegarle al sultán y que este acusara a Venecia de duplicidad.

Mehmet murió en mayo de 1481 con apenas cuarenta y nueve años, y con su muerte desapareció el peligro inminente de otro ataque contra el sur de Italia. Durante los años siguientes, los monarcas occidentales tales como Carlos VIII de Francia o Fernando de Aragón convertirían la guerra contra los turcos en uno de los pilares fundamentales de su política. Ambos monarcas adoptaron el punto de vista según el cual, si controlaban el sur de Italia, podrían obtener los recursos necesarios para una gran cruzada y utilizar Apulia como plataforma de lanzamiento de ataques contra los territorios otomanos que ahora tenían tan cerca; también expresaron sus controvertidas reivindicaciones

al trono de Nápoles, a pesar de la presencia de una dinastía local de origen aragonés. La invasión del sur de Italia lanzada por Carlos VIII en los años 1494 y 1495 le dio al rey francés el control de Nápoles, pero su posición era insostenible y se vio obligado a retirarse al cabo de poco tiempo. Venecia se sintió entonces amenazada desde todos los puntos. Lo único que conseguirían las cruzadas contra los turcos sería poner en peligro el tráfico marítimo en las aguas frente a la Albania otomana. En consecuencia, a finales del siglo XV, y a fin de garantizar la libre navegación por el estrecho, Venecia se adjudicó el control de algunos puertos de Apulia.[45] En 1495, entre sangrientas matanzas y brutales escenas de violación, los venecianos les arrebataron Monopoli a los franceses; después, convencieron al rey de Nápoles, Fernando II, de que les entregara Trani, Brindisi y Otranto sin otro baño de sangre, y conservaron estas ciudades hasta 1509. El rey necesitaba aliados, y los venecianos necesitaban los productos agrícolas de Apulia, ya que exportaban trigo, vino, sal, aceite, verduras y salitre para sus cañones.[46] Sin embargo, la pérdida de Durazzo a manos de los turcos, en el año 1502, privó a los venecianos de su estación de escucha más importante en el lado albanés del estrecho. Acababan de terminar la construcción de nuevas fortificaciones, que todavía se mantienen en pie. El Mediterráneo se estaba dividiendo en dos: un oriente otomano y un occidente cristiano. La pregunta obvia era la de quién saldría vencedor de esta contienda; pero había una segunda pregunta, qué potencia cristiana impondría su hegemonía sobre las aguas del Mediterráneo occidental.

V

Entre estos dos mundos se crearon algunos puentes. A la corte otomana le fascinaba la cultura occidental, lógico, habida cuenta que reivindicaba la hegemonía sobre el antiguo Imperio Romano, mientras los europeos occidentales, por su parte, intentaban comprender a los turcos, y seguían comprando pro-

ductos orientales exóticos.[47] El artista Gentile Bellini viajó desde Venecia hasta Constantinopla, donde pintó un famoso retrato de Mehmet II que ahora se encuentra en la National Gallery de Londres.[48] La presión sobre Occidente se relajó en muy pocas ocasiones (en general, cuando los sultanes desviaban su atención hacia Persia), pero los otomanos tomaron conciencia de la necesidad de crear un territorio neutral entre el suyo y el de Europa occidental y cuyos comerciantes pudieran acceder a los dos mundos opuestos, el de la cristiandad occidental y el de los turcos. Este territorio sería la pequeña pero dinámica república comercial de Dubrovnik, que los occidentales conocían con el nombre de Ragusa. Sus orígenes, igual que los de Venecia y Amalfi, se remontaban a un grupo de refugiados huidos de las invasiones bárbaras que habían ocupado un rocoso promontorio en el sur de Dalmacia protegido de las incursiones eslavas por una muralla de montañas. Otros pobladores eslavos se unirían después a los latinos de Ragusa y, a finales del siglo xii, Ragusa era una ciudad bilingüe donde una parte de la población hablaba dialectos eslavos del sur y otro parte hablaba dálmata, una lengua romance muy próxima al italiano; en lengua eslava, los habitantes de Ragusa eran conocidos con el gentilicio de *dubrovčani*, «los de los bosques». Aunque concertaron tratados con los agresivos príncipes serbios y bosnios del interior, los ragusanos necesitaban protectores, que encontraron en los reyes normandos de Sicilia y, más tarde, en Venecia, lo que consolidaría el dominio de los venecianos sobre el sur de Dalmacia después de la Cuarta Cruzada de 1202-1204.[49]

Una vez que el rey húngaro hubo conseguido arrebatarles Dalmacia a los venecianos, después de su intervención en la guerra de 1350 entre Venecia y Génova, Dubrovnik pasó a ser vasalla del rey de Hungría (a partir de 1358),[50] un cambio de soberanía que les permitió a los ragusanos crear sus propias instituciones y su propia red comercial sin demasiadas interfe-

rencias externas. En la ciudad surgió un patriciado comercial que supo aprovechar el acceso al interior de Bosnia, territorio en el que abundaban los esclavos y la plata, y Dubrovnik se convertiría además en el principal centro comercializador de sal de la región.[51] En el Mediterráneo oriental siempre había existido una fuerte demanda de plata, debido a la escasez de reservas locales, y los mercaderes ragusanos, en los territorios orientales bizantinos y turcos, se pusieron a la cabeza en el comercio de este metal.[52] Los ragusanos supieron sacarle una gran rentabilidad a las oportunidades que surgieron después de la peste negra y el comercio local prosperó; de hecho, sin el trigo, el aceite, la carne en salazón, el vino, la fruta y las verduras que llegaban regularmente a Dalmacia desde Apulia, ni Dubrovnik ni las ciudades vecinas habrían podido sobrevivir; incluso el pescado se importaba desde el sur de Italia, por insólito que pueda parecer considerando que Dubrovnik era una ciudad marítima.[53] Dubrovnik apenas tenía tierra adecuada para cultivar nada. Un escritor del siglo XV, Philippus de Diversis, explicaba las características fundamentales de su ciudad natal:

> El territorio de Ragusa, a causa de su esterilidad y también debido a su gran cantidad de habitantes, se mantiene con unos ingresos pequeños, y así, nadie podría mantener a su familia con el producto de sus propiedades a menos que tuviera otras riquezas, y esta es la razón por la que es necesario dedicarse al comercio.[54]

A Diversis le avergonzaba la participación de los patricios en el comercio, y sabía que el patriciado de la antigua Roma había despreciado esta actividad. Por otra parte, la falta de recursos locales estimuló la aparición de importantes industrias: los tejedores fabricaban tejidos de lana a partir de la lana sin cardar del sur de Italia y de España, y a mediados del siglo XVI Dubrovnik se había convertido en un importante centro de producción textil. El vínculo a través del Adriático que unía Dubrovnik con las ciudades del sur de Italia tenía una importancia fundamental. Dubrovnik les daba a los reyes de Nápoles información va-

liosa sobre lo que estaba ocurriendo en los territorios otomanos, y a cambio, estos reyes colaboraron en la erradicación de la piratería en el Adriático, eximieron a los ragusanos de pagar tasas portuarias,[55] y permitieron el dominio de la flota ragusana sobre las aguas frente a la costa de Apulia. Así se inició una fase de expansión en la que la flota ragusana se convertiría en una de las mayores marinas mercantes del Mediterráneo; Dubrovnik, y no los argonautas de Jasón, sería quien le diera al inglés la palabra *argosy* (flotilla), una corrupción de «Ragusa». Un patricio ragusano, Benedetto Cotrugli, o Kotruljević, adquirió más notoriedad por el tratado que escribió sobre el arte del comercio, en el que definía las habilidades empresariales que garantizaban el éxito, que por el cargo que ocuparía en Nápoles, jefe de la Casa de la Moneda. Entre otros sabios consejos que les dirigía a los comerciantes, Cotrugli les recomendaba evitar apostar y jugar a las cartas, y que no bebieran ni comieran demasiado.[56]

Una república marítima a tan corta distancia de los territorios gobernados por los grandes príncipes eslavos no podía escapar a los intentos de interferir de sus vecinos, y esta fue la razón por la que los ragusanos prefirieron encontrar protectores que vivieran a una cierta distancia, aunque fueran los turcos. A mediados del siglo XV, los enemigos eslavos y turcos de Dubrovnik se le acercaron desde varias direcciones, y las dificultades de la ciudad se multiplicaron. La ciudad estaba sólidamente rodeada por sus impresionantes murallas que todavía se mantienen en pie. Uno de los enemigos era Stjepan Vukčić, *herceg* (o duque) de los territorios detrás de Dubrovnik que serían conocidos más tarde con el nombre de Hercegovina. La corte otomana ratificó su título, aunque Vukčić tenía un carácter muy independiente y entendía que su sumisión a la Puerta Sublime era el modo de garantizar, más que de amenazar, su autoridad. Decidió recaudar fondos, y para ello fundó un centro comercial a

la entrada de la bahía de Kotor, en Herceg Novi, con el que podría, o así lo esperaba él, superar a su rival Dubrovnik. Los ingresos no procederían de los productos exóticos de Oriente, sino de la sal, un producto que, hasta entonces, había sido comercializado por Dubrovnik.[57] Los ragusanos tenían ambiciones territoriales y, por supuesto, quisieron adueñarse de Herceg Novi, e incluso de la ciudad serbia de Trebinje, a poca distancia de Dubrovnik en el interior de Hercegovina. En 1451, los heraldos ragusanos anunciaron que se pagaría una recompensa de 15.000 ducados y se le concedería la condición de patricio ragusano a quien asesinara al *herceg* (quien, además, era sospechoso de herejía).

La amenaza asustó a Vukčić lo bastante como para inducirle a retirar sus tropas del territorio ragusano, pero Dubrovnik tuvo que enfrentarse casi de inmediato a una nueva amenaza, la del triunfante Mehmet el Conquistador que acababa de extender su poder conquistando los principados balcánicos. Así pues, en 1458, unos embajadores ragusanos realizaron un penoso viaje hasta la corte del sultán en Skopje llevando con ellos una propuesta de vasallaje a cambio, así lo esperaban, de la ratificación de sus privilegios comerciales. El acuerdo necesitó de algún regateo, pero en 1472, Dubrovnik enviaba un tributo anual de 10.000 ducados que, a partir de aquel año, fue en aumento.[58] Los pagos de tributo regulares eran una mejor garantía de seguridad que las inmensas murallas de la ciudad. Se daría una situación curiosa: los ragusanos comerciaban con los territorios gobernados por los otomanos, y sin embargo, les dieron su apoyo a los enemigos de los turcos, como por ejemplo a Scanderbeg cuando pasó de Albania al sur de Italia para ofrecerle sus servicios al asediado rey Fernando de Nápoles; los ragusanos acogieron y atendieron asimismo a Vukčić cuando los turcos lo desposeyeron de sus territorios, habiendo olvidado a todas luces su deseo de acabar con él. Con todo, los turcos en

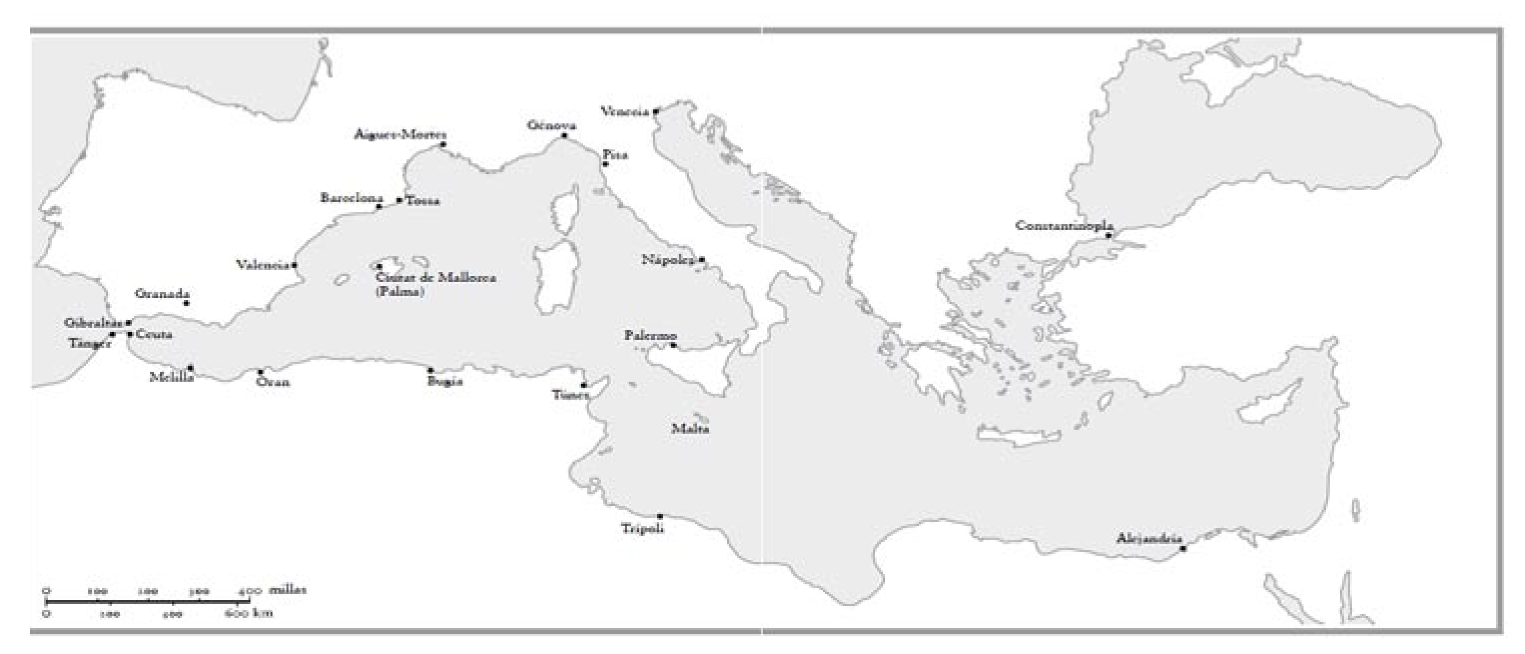
raras ocasiones oprimieron a Dubrovnik, ya que veían las ventajas del papel de la ciudad como intermediario comercial que aprovisionaba a la Puerta Sublime, y que pagaba tributo. Alrededor del año 1500, los ragusanos supieron aprovechar el descalabro de los venecianos que intentaban detener el avance de los otomanos en la costa de Albania. Venecia ya no podía comerciar con Constantinopla, pero los barcos ragusanos sí podían enarbolar sus enseñas con toda impunidad en aguas turcas, y transportar mercancías entre Oriente y Occidente. Apartando de su mente el tributo que le pagaban al sultán otomano, los ragusanos hicieron alarde de la libertad de la ciudad, un mito, encapsulado en el sencillo lema LIBERTAS.

Capítulo 2
TRANSFORMACIONES EN OCCIDENTE, 1391-1500
I

Mientras los ragusanos supieron sacarle rentabilidad a la especial relación que mantenían con los turcos, los genoveses y los venecianos mostraron algo más de cautela en el establecimiento de vínculos con la corte otomana. El sultán no tenían ningún deseo de rechazarlos, pero los genoveses y los venecianos opinaban que el Mediterráneo oriental era cada vez más peligroso. Las dificultades se agravaron a causa de las esporádicas disputas entre los venecianos y los sultanes mamelucos de Egipto, que exigían impuestos cada vez mayores para poder sostener su régimen. Los mamelucos representaban, además, una amenaza regional. Entre los años 1424 y 1426 invadieron Chipre y se llevaron a su rey, Jano, junto a otros seis mil cautivos; Jano no recuperó su trono hasta haber pagado un rescate de 200.000 ducados, y se dice que nunca más volvió a reír. En 1444 los mamelucos pusieron sitio a Rodas, y en 1460, enviaron ochenta barcos contra Chipre en apoyo a un candidato al trono de la isla, ante el horror de la cristiandad, puesto que nadie podía entender por qué Jacobo de Lusignan, un bastardo, podía desear recabar la ayuda de los egipcios en su intento de conseguir un trono sobre el que no podía hacer valer ningún derecho.[1]

La presión de los otomanos y de los mamelucos sobre estas regiones se hizo intolerable, y los genoveses y sus rivales empezaron a prestarle más atención a Occidente, comprando azúcar en Sicilia y en España, y trigo a Sicilia y Marruecos. A mediados del siglo XV, Génova vivió un auténtico renacimiento económico, a primera vista, en contra de todo pronóstico: aunque seguía desgarrada por los conflictos internos, grandes segmentos de población supieron beneficiarse del comercio y de las inver-

siones, y la ciudad experimentó un gran auge. Las acciones de un nuevo banco público, el Banco di San Giorgio, que acabaría haciéndose con el control de Córcega, eran especialmente atractivas.[2] Génova perdió el acceso a las minas de alumbre de Focea en Asia Menor, una pérdida que quedaría compensada por el descubrimiento en 1464 de las minas de alumbre de Tolfa, a las puertas de Roma, y que el papa Pío II calificaría de «nuestra mayor victoria contra los turcos». Estas minas reducían la dependencia del «turco», aunque no redujo la dependencia de los genoveses, que dirigieron ahora su atención a Italia central donde monopolizaron la comercialización del alumbre. La tecnología de la producción de azúcar viajó hacia poniente antes que lo hicieran los mercaderes, y la industria azucarera oriental empezó a debilitarse.[3] En Sicilia se construyeron sofisticados molinos de azúcar, *trappeti*, y empresarios de lugares tan alejados como Alemania crearon plantaciones de caña de azúcar en Valencia, el punto más al norte en el que se podía cultivar; para el procesado del azúcar se necesitaban recipientes cerámicos, y su fabricación estimuló la industria alfarera local y aumentó la fama que Valencia ya se había ganado gracias a su cerámica «hispanomorisca» que puede verse en muchos museos modernos.[4] El impulso hacia Occidente fue tan poderoso que se extendió más allá del estrecho de Gibraltar y llegó a Madeira en la década de 1420, y después a las Azores, a las Canarias, y a las islas de Cabo Verde y de Sao Tomé; la mayoría de estas islas eran adquisiciones portuguesas, pero el capital y la tecnología procedían de Génova, mientras que, al parecer, los primeros cargamentos de azúcar que llegaron a Madeira procedían de Sicilia.[5]


Venecia
Génova
Aigues-Mortes
Pisa
Barcelona
Tossa
Constantinopla
Nápoles
Valencia
Ciutat de Mallorca
(Palma)
Granada
Gibraltar
Ceuta
Tánger
Palermo
Melilla
Orán
Bugía
Túnez
Malta
Trípoli
Alejandría
0 100 200 300 400 millas
0 200 400 600 km

Los puertos de escala en la ruta hacia el Atlántico cobraron una renovada importancia. Pese a ser un estado musulmán hasta 1492, Granada se convirtió en el centro de operaciones de los comerciantes genoveses, florentinos y catalanes que visitaban con regularidad Almería y Málaga, donde compraban sedas, frutos secos y cerámica. Resulta difícil entender cómo los sultanes nazaríes de Granada podrían haberse mantenido en el poder sin el apoyo económico que les dieron los mercaderes cristianos. Los sultanes estaban convencidos de que era su ferviente islamismo lo que mantenía unida a Granada, pero lo cierto es que los fondos extranjeros fueron igual de importantes.[6] Los reyes castellanos lograron en algunas ocasiones imponer el pago de tributos a los sultanes, pequeños éxitos que neutralizaron todavía más a Granada. Las guerras fronterizas entre castellanos y granadinos no cesaron, aunque más parecían un torneo prolongado que una guerra, y estos conflictos dieron más frutos en forma de romances que hablaban de hermosas princesas moras que en ganancias territoriales.

Esta frágil estabilidad se vio amenazada en agosto de 1415 cuando los portugueses enviaron cien barcos contra Ceuta y conquistaron la ciudad tras un breve asedio en la que el hijo del rey Enrique, conocido más tarde como «el Navegante», se ganó los galones. Fue una victoria extraordinaria: los portugueses no habían comprendido cómo funcionaban las corrientes en el estrecho, las tormentas de verano se abatieron sobre su flota y los vientos la arrastraron hacia España, dándole tiempo así al gobernador de Ceuta a pedir refuerzos, aunque luego tomó la absurda decisión de anular la petición. Los portugueses dudaron sobre si atenerse a su plan original o si, por el contrario, atacar Gibraltar, en territorio granadino; en muchos aspectos, Gibraltar era la elección evidente porque, después de una rebelión en 1410, la propiedad del peñón había ido de acá para allá entre

Fez y Granada. Ahora bien, Ceuta era más grande, más rica y más accesible, a caballo sobre la estrecha península que conecta el promontorio bajo el Monte Hacho al continente africano. Que los portugueses conquistaran esta ciudad dejó atónitos a sus coetáneos europeos. Nadie podía comprender demasiado bien qué tenía en mente la corte portuguesa, cuyo secretismo intensificó el asombro: todo el mundo sabía que los portugueses estaban construyendo una nueva flota y alquilando barcos extranjeros, pero en general se supuso que planeaban atacar el territorio granadino, pese a la insistencia de Castilla, que reivindicaba la exclusividad de los ataques contra Granada.[7]

En consecuencia, los portugueses llegaron al estrecho como una molesta cuarta potencia que se sumaba a los mariníes de Marruecos, a los nazaríes de Granada, y a Castilla. Aunque los portugueses aspiraran a las riquezas de Ceuta, lo cierto es que no lograron conservar la ciudad: los mercaderes musulmanes evitaron la ciudad, que se convirtió en una ciudad fantasma habitada sobre todo por la guarnición portuguesa y por presos enviados a cumplir condena a Ceuta. Es de suponer que los portugueses esperaban que la conquista de Ceuta les abriera el acceso a los campos de trigo de la región atlántica de Marruecos, pero la campaña tuvo el efecto contrario. Ceuta se convirtió en una cruz con la que tuvieron que cargar los portugueses, y sin embargo, su orgullo les impidió abandonarla, e incluso albergaron la esperanza de conquistar más territorios marroquíes. En el año 1437, su intento de conquistar Tánger acabó en el más ignominioso de los fracasos (mucho más tarde, en 1471, conseguirían ocupar la ciudad). El hermano del príncipe Enrique, Fernando, fue enviado a Fez, donde permanecería en calidad de rehén hasta que los portugueses devolvieran Ceuta, cuando sería liberado; Enrique aceptó este trato y después, para su eterna vergüenza, renegó del acuerdo, y dejó que su hermano muriera en prisión.[8] El resultado, a largo plazo, fue que

Ceuta permaneció desde entonces en poder de los portugueses y, a partir de 1668, de los españoles.[9] Desde que Luis de Camões escribiera en el siglo XVI su gran poema épico sobre la expansión portuguesa, *Los lusiadas*, la conquista de Ceuta se ha considerado el primer paso de la expansión portuguesa a lo largo de la costa de África:

Mil aves por el húmedo aposento
ya nadando de Thetis inquieta
las anchas alas van abriendo al viento
hacia la parte de la hercúlea meta.
Al monte Abila y noble fundamento
de Ceuta toma, al torpe mahometa
echa fuera, y segura toda España
de la tan desleal juliana maña.[10]

Era evidente, no obstante, que los portugueses no podían todavía prever la apertura de la ruta comercial a India alrededor de África, puesto que la *Geografía* de Ptolomeo negaba rotundamente la posibilidad de llegar al océano Índico desde el Atlántico.

El Mediterráneo, y no los lejanos océanos, eran el objetivo inmediato de los marinos portugueses.[11] Una de las características de la gran reestructuración que siguió a la peste negra fue la aparición de nuevos centros de negocios y de nuevos grupos de comerciantes, y los visitantes del Mediterráneo procedentes del Atlántico, tales como los portugueses, se hicieron más frecuentes. Una gran parte de este comercio había quedado limitado a la explotación intensiva de rutas cortas y regulares. Los portugueses, vascos, cántabros y gallegos hacían llegar hasta Valencia y Barcelona el pescado salado con el que comerciaban.[12] También se emprendían viajes más largos y ambiciosos: ha quedado constancia de la llegada de un barco inglés a Ibiza en 1412; en 1468 el rey Fernando de Nápoles cerró un acuerdo comercial con Eduardo IV de Inglaterra.[13] Las expediciones más ambiciosas de los ingleses las organizaron los comercian-

tes de Bristol. En 1457, Robert Sturmy zarpó con tres buques en dirección al Levante, pero en el viaje de regreso, los genoveses atacaron estos barcos frente a las costas de Malta y hundieron dos. Cuando las noticias de este ataque llegaron a Inglaterra, se alzó un clamor de protesta contra los genoveses por obstaculizar los intentos de los europeos del norte de competir en el comercio mediterráneo y el alcalde de Southampton detuvo sin contemplaciones a todos los genoveses que pudo encontrar.[14] De esta violenta forma nacieron los lazos que unirían Inglaterra al Mediterráneo y que en los siglos siguientes transformarían el mar.

Era de prever que los franceses intentaran hacerse un hueco en el comercio de especias con Alejandría, y para ello enviaron barcos desde los puertos del Mediterráneo.[15] Jacques Cœur de Bourges, el hijo de un próspero peletero, viajó desde Narbona hasta Alejandría y Damasco en 1432, y quedó fascinado por las oportunidades que ofrecía el Levante. Entró al servicio del rey en la corte, donde en seguida se le reconoció su gran talento; ocupó el cargo de *argentier* del rey Carlos VII, intendente general y responsable de los suministros, que incluían artículos de lujo, de la corte real; en las décadas de 1440 y 1450, Cœur empezó a satisfacer su sueño de construir lazos de unión entre Francia y Egipto y el norte de África. Administró la explotación de, al menos, cuatro galeras y, según un escritor coetáneo suyo, fue «el primero de entre todos los franceses de su época en armar galeras que, cargadas con tejidos y ropas de lana y otros productos de los talleres de Francia, recorrieron las costas de África y de Oriente».[16] Cœur fue el primero que vio en AiguesMortes, encajada en sus aguas estancadas cerca de Montpellier, la sede más lógica de un ambicioso programa de construcción naval; al Consejo de Ciento de Barcelona le preocupaba que Cœur estuviera intentado desviar a Francia el comercio de especias y crear un monopolio real francés. De hecho, no es-

tá demasiado claro si las galeras francesas eran propiedad del rey de Francia o de su inmensamente ambicioso *argentier*, aunque tal vez tampoco tuviera demasiada importancia, puesto que el rey y su financiero compartían los beneficios. Los intentos de lograr el favor de los sultanes mamelucos de Egipto para que les permitieran comerciar en condiciones preferenciales reforzaron la red de agentes de Jacques Cœur. Este ha sido calificado de mercantilista prototípico, muy conocedor de las ventajas de una política activa de comercio en el interior del Mediterráneo.[17] Su éxito despertó envidias, y sus contactos con potencias extranjeras tan diversas como el sultán mameluco o René de Anjou, el rey de Provenza, parecían sugerir que estaba conduciendo su propia política extranjera. En 1451, sus enemigos se volvieron contra él, y Cœur fue detenido, acusado de desfalco y traición, torturado y desterrado. Aunque su red comercial no sobrevivió a su detención, la carrera de Jacques Cœur ilustra las nuevas oportunidades que los empresarios ambiciosos podían aprovechar a mediados del siglo XV en el Mediterráneo.

II

Todo el tráfico que cruzaba el estrecho de Gibraltar tenía que pasar junto a la gran roca. Los aventureros castellanos estaban decididos a recuperar la ciudad, que, en el siglo XIV, sus compatriotas habían tenido en su poder durante un breve tiempo. En 1436, el conde de Niebla se ahogó, junto a otros cuarenta hombres que le acompañaban, en el curso de su retirada después de un ataque frustrado contra Gibraltar, y sus restos fueron sometidos a la ignominia de ser exhibidos en una barcina o canasto de paja que todavía le da su nombre a una de las puertas de Gibraltar. El duque de Medina Sidonia logró por fin conquistar el peñón en 1462, aprovechando que sus ciudadanos más notables habían salido a rendir homenaje al sultán en Granada. Los duques de Medina Sidonia, unos nobles poderosos que habían armado su propia flota, adoptaron el punto de

vista de que podían hacer lo que les viniera en gana con el peñón, incluso sustituir a todos sus habitantes por una población completamente nueva. En 1474, 4.350 conversos, cristianos nuevos de origen judío, se instalaron en Gibraltar confiando poder escapar así a las tribulaciones que habían sufrido en su Córdoba natal, y se ofrecieron a mantener la guarnición de la ciudad con sus propios recursos. No obstante, al cabo de poco tiempo, el duque tuvo el convencimiento de que los conversos les ofrecerían la ciudad al rey y a la reina, cuya simpatía hacia los conversos era bien conocida. El duque había estado planeando una expedición contra Ceuta, en poder de los portugueses (este era el amor que mostraba por su prójimo cristiano), pero desvió su flota hacia Gibraltar y recuperó el peñón con facilidad. Esta vez, los que fueron obligados a abandonar Gibraltar fueron los conversos. El peñón permaneció en poder de la familia de Medina Sidonia hasta 1501, cuando la reina Isabel de Castilla insistió en que una posición estratégica de tanta importancia debía estar bajo el control de la corona.[18]

Castilla tenía muy poca costa, limitada sobre todo al antiguo reino musulmán de Murcia, conquistado en el siglo XIII. Durante el siglo XV, Castilla y Aragón vivieron épocas de encarnizadas luchas internas cuyo punto culminante fue la guerra por el trono de Castilla que, en la década de 1470, enfrentó a la reina Isabel y al rey de Portugal. Para entonces, Isabel estaba casada con Fernando II, rey de Aragón y de Sicilia. La corona de Aragón, igual que la de Castilla, acababa de superar un período de guerra civil. Alfonso V de Aragón, que murió en Nápoles en 1458, considerando que su reino del sur de Italia era una propiedad con la que podía hacer lo que quisiera, se la dejó en herencia a su hijo ilegítimo Fernando; el resto de sus territorios, los de la península ibérica, las islas Baleares, Cerdeña y Sicilia, pasaron a Juan, el hermano de Alfonso, que ya era rey de Navarra por matrimonio. Juan se negó a cederle la corona de Nava-

rra a su popular heredero Carlos, príncipe de Viana, a quien sus defensores en Navarra, y más tarde en Cataluña, consideraban un héroe, y más aún tras morir en circunstancias sospechosas, posiblemente envenenado. La guerra civil de Navarra sería el preludio a la guerra civil de Cataluña. Las causas de la guerra civil catalana radicaban en las tensiones sociales entre las zonas rurales y las ciudades que tenían su origen en las grandes transformaciones económicas consecuencia de la peste negra.[19]

En Barcelona, la facción popular conocida con el nombre de Busca exigía impuestos más bajos, la participación en el gobierno de la ciudad, un mayor control de los honorarios que aplicaban abogados y médicos, y la aplicación de restricciones a las importaciones de textiles extranjeros y al uso de barcos extranjeros.[20] Su mensaje (que a la depauperada monarquía le resultaba atractivo) se resumía en una única palabra, *redreç*, es decir, «recuperación económica». La Busca logró hacerse con el poder en el Consejo de Ciento que gobernaba Barcelona, pero no fue capaz de resolver los problemas de la ciudad. En la época de Alfonso V, la Busca estaba en constante pelea por el poder con la Biga, formada por miembros de las familias del antiguo patriciado; cuando estalló la guerra civil catalana en 1462, la ciudad seguía siendo una comunidad dividida. También Mallorca era una comunidad dividida. En el transcurso del siglo XV, la ciudad vivió reiteradas explosiones políticas, que se manifestaron en forma de rivalidad entre los habitantes de la capital y los *forenses* («extranjeros») que vivían en el resto de la isla. Durante la ausencia de Alfonso de sus territorios españoles los conflictos se agudizaron y los *forenses* pusieron sitio a la ciudad de Mallorca. Por añadidura, la peste siguió asolando la isla durante toda la segunda mitad del siglo XV (en 1467, 1481 y 1493).[21]

Con todo, la imagen no es tan deprimente como estos acontecimientos parecen indicar. En Mallorca, los ricos mecenas seguían encargando impresionantes obras de arte. El siglo XV fue la época en la que los ciudadanos de Mallorca, Valencia, Barcelona y Perpiñán edificaron impresionantes *llotjas*, lonjas, las sedes del tribunal comercial conocido como el Consulado del Mar, y en las que se realizaban todo tipo de intercambios y trámites comerciales: registro de contratos de seguros para los viajes a ultramar, venta de bonos, o cambio de moneda.[22] La lonja de Mallorca, edificada en la década de 1430, fue obra del eminente arquitecto catalán Guillem Sagrera, que también diseñó el gran salón de la imponente fortaleza napolitana de Alfonso V en Castelnuovo y que llevó el gótico tardío español por todo el Mediterráneo. Pere Compte siguió el soberbio diseño de la lonja de Mallorca en la construcción de la también impresionante lonja de Valencia, cuyas obras se prolongaron entre 1483 y 1489. Una extraordinaria inscripción en latín rodea la parte superior de los muros interiores de la Lonja de Valencia:

> Soy casa ilustre construida en quince años. Comprobadlo conciudadanos, y ved cuán bueno es el comercio cuando sus palabras no engañan, cuando es fiel al prójimo y no le engaña, y cuando no dedica su dinero a la usura. El mercader que así actúe rebosará riquezas y gozará al final de la vida eterna.

A primera vista, no parecía que fuera una época en la que los territorios de la corona de Aragón pudieran «rebosar riquezas».[23] Las quiebras de los bancos en la década de 1380 frustraron las iniciativas financieras, y el capital italiano, en general bastante rechazado en las décadas anteriores, empezó a dominar el comercio marítimo español.[24] La élite empresarial barcelonesa se cansó del comercio y de los riesgos que conllevaba e invertía con frecuencia cada vez mayor en bonos que rendían beneficios relativamente seguros, un tipo de inversiones estimuladas más todavía después de la fundación, en el año 1401, de un nuevo banco público, la Taula de Canvi («mesa de cambios») cuya sede se instaló en la lonja de Barcelona, justo frente

al mar. Para acabar de arreglar las cosas, las exigencias económicas del rey para sostener las campañas mediterráneas de Alfonso agotaron las tesorerías de sus territorios españoles. Y sin embargo, la época también tuvo su aspecto positivo. Las redes comerciales de la corona de Aragón no se desintegraron, todo lo contrario, experimentaron una nueva vitalidad. Casi cada año entre 1404 y 1464, zarparon barcos del puerto de Barcelona rumbo al Mediterráneo oriental, y la mayor parte de ellos eran catalanes, no extranjeros. En 1411, once barcos catalanes zarparon hacia Levante, siete lo hicieron en 1432, y ocho en 1453. Aunque estas cifras parezcan pequeñas, estos barcos iban a recoger especias, productos de gran valor que se compraban y vendían en pequeñas cantidades. Los catalanes habían construido su comercio levantino a lo largo de muchas décadas y con gran cuidado, y ahora ocupaban el tercer puesto en el gran comercio levantino, detrás de los venecianos y de los genoveses; comerciaban en Beirut y mantenían un consulado en Damasco.[25] Desde Cataluña también se hacían salidas regulares, sobre todo de barcos extranjeros, en dirección a Inglaterra y Flandes.[26]

Estas eran las rutas prestigiosas que seguían las grandes galeras, pero las robustas cocas redondas que transportaban cereales, frutos secos, aceite, sal y esclavos también mantenían un comercio muy dinámico. Han llegado hasta nosotros archivos que atestiguan casi dos mil viajes desde Barcelona entre 1428 y 1493, una cuarta parte de ellos a Sicilia, alrededor del 15 por 100 a Cerdeña y más del 10 por 100 al sur de Italia, en otras palabras, a las posesiones italianas de la corona de Aragón. Una gran cantidad de barcos catalanes recalaban asimismo en Rodas (120 en este período), puesto que Rodas, además de alojar la fortaleza de los caballeros de San Juan, funcionaba como centro de distribución de la red que daba acceso a Turquía, Egipto y Siria.[27] Si los catalanes controlaban el comercio textil del sur

de Italia se debía en gran medida al patrocinio del rey Alfonso. Después de conquistar Nápoles en 1442, Alfonso expulsó a los mercaderes florentinos que habían dominado el comercio de la ciudad desde los reyes angevinos y los catalanes aprovecharon la ocasión para ocupar el sitio de sus rivales. En 1457, la ciudad rebosaba de comerciantes catalanes, mucho más numerosos que los de cualquier otro origen,[28] e inundaron el sur de Italia con tantos tejidos de lana baratos que el rey Fernando de Nápoles, pese a ser el sobrino del rey de Aragón en aquel momento, intentó prohibir su importación en 1465.[29]

El carácter del comercio catalán en el siglo xv sufrió otros leves pero significativos cambios, en los que las redes de comercio locales y muy integradas cobraron una importancia cada vez mayor, y donde los barcos solían viajar menos lejos, buscando los suministros en destinos convenientes y cercanos. El tráfico entre la pequeña isla de Tossa (que tenía, tal vez, unos trescientos habitantes) y Barcelona era constante, y los barcos transportaban grandes cantidades de madera procedente de los bosques catalanes hasta Barcelona.[30] Mataró era otra fuente de madera todavía más importante, y su iglesia albergaba una extraordinaria maqueta de un barco redondo, una *nau*, que ahora se conserva en Rotterdam, un testimonio único de la habilidad de los catalanes en la restauración de barcos en el siglo xv.[31] Otro dinámico campo de actividad comercial, humilde pero significativa, era el transporte de pescado. Los archivos fiscales de 1434 dan fe del transporte de grandes cantidades de sardinas saladas entre el golfo de Vizcaya y Barcelona durante la época de Cuaresma; los barceloneses también eran ávidos consumidores de bacalao, atún y anguilas, y por las costas españolas llegaban aceite, miel, madera, metales, cuero, pieles y tintes, una amplia gama de productos locales que configuraron la base de la recuperación económica después de los ataques de la peste.[32]

Durante los diez años que siguieron a 1462, la guerra civil catalana debilitó la actividad comercial de Barcelona, pero después de 1472, tuvo lugar una recuperación asombrosamente rápida.[33] En la década de 1470 se nombraron cónsules que defendieran los asuntos catalanes en grandes y pequeños puertos de todo el Mediterráneo, entre ellos, Dubrovnik y Venecia en el Adriático, o Trapani, Siracusa y Malta en el reino de Sicilia. Los comerciantes alemanes y saboyanos llegaron a Barcelona[34] y las oportunidades de hacer negocio volvían a ser abundantes. También Mallorca, pese a las crisis internas, mantuvo una sorprendente prosperidad. Los barcos zarpaban de Mallorca y se desplegaban en dirección al norte de África, Barcelona, Valencia, Nápoles y Cerdeña, e incluso llegaban en ocasiones hasta Rodas y Alejandría. En la primera mitad del siglo xv se emprendieron casi 400 viajes entre Mallorca y el norte de África, el 80 por 100 de ellos, barcos mallorquines. Igual que había ocurrido en siglos anteriores, Mallorca era el eje del comercio catalán con el norte de África, un mercado muy deseable puesto que daba acceso a las reservas de oro. En Mallorca, el empresario judío Astruch Xibili ejerció una intensa actividad como agente de seguros del comercio, y su actividad abarcaba los territorios de la península ibérica, el sur de Francia y el norte de África.[35] En Mallorca, igual que en Barcelona, los armadores se tomaban cada vez más en serio los seguros marítimos, una actitud que reflejaba las nuevas realidades de la época: los piratas musulmanes que atacaban los barcos cristianos, los conflictos entre los estados cristianos o los disturbios en las ciudades. Con todo, lo que asombra es la resistencia y la capacidad de recuperación, de hecho, el optimismo, de los empresarios que a la sazón ejercían su actividad a ambos lados del mar.

Valencia, una de las ciudades de la corona de Aragón, vivió un auténtico auge. El eminente historiador británico John Elliott ha escrito que «para Valencia, el siglo xv fue como una

especie de edad de oro», un término apropiado, si tenemos en cuenta que Valencia acuñó monedas de oro de forma «constante como un giroscopio» durante el siglo xv.[36] La ciudad fue la residencia preferida de Alfonso V antes de su salida de España hacia Italia, una estancia que ha quedado reflejada en la gran cantidad de obras de arte producidas en la ciudad y en su ambicioso programa constructivo. Valencia desempeñó un papel importante en el desarrollo de las instituciones de comercio. En el interior de su magnífica lonja, los cónsules del mar, que tenían la categoría de jueces reales, se reunían para resolver cuestiones de legislación marítima y comercial. Los cónsules debían ser elegidos entre los miembros «más capaces, más competentes y más expertos» de la comunidad de comerciantes, debían promulgar sus sentencias rápidamente y sin ceremonias pomposas, y debían impartir justicia con imparcialidad, tanto entre los ricos como entre los pobres. No obstante, preferían llegar a acuerdos fuera de las salas del tribunal a fin de fomentar la armonía en la comunidad en lugar de alentar la confrontación.[37] El consulado valenciano se hizo especialmente famoso porque en el año 1494 imprimió su exhaustivo código legal que conoció una amplia difusión.

El código abordaba antiguos problemas de la legislación marítima:

> Si una mercadería recibe daño de ratones por no haber gato en la nave, el patrón debe resarcirlo. Mas no se declara, que si los gatos que tiene la nave en el lugar donde carga, muriesen despues de haber partido, y los ratones dañan alguna mercadería antes que llegue dicho patron á parage donde pueda haber gato, pero que luego que llega adonde los halle de venta, ó de regalo, los compra y mete á bordo de qualquier modo: si será responsable á restituir los daños sobredichos, puesto que no acaecieron por culpa suya.[38]

Durante una tormenta, si el capitán del barco estaba convencido de que el barco naufragaría a menos que arrojaran parte de la carga por la borda, la ley le exigía que convocara a todos los comerciantes que viajaban a bordo de su nave y anunciara:

> «Señores mercaderes, si no alijamos, estamos á pique y en gran riesgo de perder las personas con los efectos, y todo quanto hay aqui; y si vosotros, mercaderes, quisiereis que alijásemos; con la voluntad de Dios podremos librar las personas y gran parte de los efectos…», pues mas vale que se arroje una porcion de generos, que no que se pierdan las personas, el buque y todo el caudal.[39]

El principio fundamental que deja traslucir la legislación del Consulado del Mar, con frecuencia meticulosa, es que debían reconocerse las responsabilidades y que todas las partes de un acuerdo debían ser protegidas por igual. Por lo tanto, si el capitán del barco le decía a un futuro pasajero que zarparía en una fecha posterior de la que en realidad zarpaba, estaba obligado a devolver el precio completo del pasaje y abonar una compensación por los daños y perjuicios resultantes. Los pasajeros también tenían sus responsabilidades y, por encima de todo, debían observar estas costumbres y normativas.[40] Valencia exportaba cerámica de alta calidad (por ejemplo, vajillas destinadas al rey Eduardo IV de Inglaterra o a los Médicis de Florencia) y, por lo tanto, es de suponer que se prestaba una gran atención a la contratación de estibadores competentes que sabían cómo manejar la cerámica y estibarla a bordo. Si hacían un buen trabajo y pese a ello se rompía algo, los mercaderes, y no el armador del barco, eran los responsables.[41] A los marineros se les garantizaba comer carne los domingos, martes y jueves, y menestra el resto de los días; cada tarde se les debía entregar el companaje, a base de queso, cebollas y sardinas u otro tipo de pescado. También se les entregaba una ración de vino, que podía ser elaborado a bordo a partir de uva o incluso higos (remojados en agua, lo que producía un brebaje dulce de color terroso).[42]

Valencia se benefició de las dificultades por las que pasaba Barcelona: las crisis bancarias, las luchas políticas entre la Busca y la Biga y, por encima de todo, los frecuentes intentos del patriciado barcelonés de excluir de la ciudad a los banqueros ex-

tranjeros.[43] También se benefició de su posición más ventajosa en las rutas comerciales que unían el norte de Italia al Atlántico,[44] puesto que las galeras florentinas y genovesas navegaban junto a Ibiza y pasaban de largo por Barcelona. Al llegar a Valencia, podían cargar los productos agrícolas de lujo especialidad de la gran mayoría musulmana que todavía poblaba la huerta valenciana: frutos secos, azúcar y arroz, este último un producto muy apreciado en la corte inglesa donde el arroz se mezclaba con carne de pollo picada y azúcar para elaborar un mejunje de color blanco conocido con el nombre de *blancmange* (manjar blanco).[45] En Valencia predominaba el capital extranjero, que estimuló la economía y que aumentó la ventaja que le llevaba a la más xenófoba Barcelona; por otra parte, en la ciudad residían unas dinámicas comunidades de genoveses, milaneses, venecianos, toscanos, flamencos y alemanes que instalaron en Valencia su centro de operaciones en el Mediterráneo occidental.[46] Los milaneses importaban armas y otros artículos de metal; los mayoristas del Languedoc se interesaron por las grandes cantidades de lana que llegaban desde la meseta castellana, cuya comercialización gestionaban en parte los judíos de Toledo;[47] y los mercaderes musulmanes de Valencia comerciaban con el reino nazarí de Granada.[48] Y aunque, a finales del siglo XV, los codiciosos intentos del rey Fernando de subir los impuestos de la ciudad frenaron poco a poco su crecimiento,[49] el balance final para la corona de Aragón es extraordinariamente positivo, más aún si tenemos en cuenta la recuperación económica en las posesiones italianas: Sicilia, rica en trigo y azúcar, y Cerdeña, rica en trigo y sal.[50] La comunidad catalano-aragonesa prosperó, y se benefició de la radical reestructuración de la economía que siguió a la peste negra.

III

La prosperidad de Valencia tenía una extraña característica: en la ciudad no habían judíos practicantes. Una característica única de los reinos ibéricos del siglo XV, comparados con otros estados de Europa occidental, era la presencia en todos ellos de cristianos, judíos y musulmanes. En España, las relaciones cotidianas entre judíos, cristianos y musulmanes eran a veces cordiales: los cristianos asistían a las bodas musulmanas y judías, y en Valencia, musulmanes y cristianos montaron talleres conjuntos. Ahora bien, a finales del siglo XIV, la convivencia había sido sustituida por una atmósfera de desconfianza. Se les achacó a los judíos la culpa de la propagación de la peste negra, lo que desembocó en violentos ataques contra los barrios judíos de Barcelona y de otros lugares.[51] Uno de los efectos de la epidemia de peste fue la aparición de una nueva clase media cuyos miembros a veces veían en los judíos a rivales comerciales. A finales del siglo XIV, Ferrán Martínez, arcediano de Écija en el sur de España, predicó contra los judíos con una gran pasión, e intentó derribar sinagogas y despojarlas de sus rollos y libros. La corona de Castilla fue incapaz de detener las fuerzas desatadas por Martínez y en 1391, en Sevilla, estallaron disturbios callejeros en apoyo del arcediano que se extendieron hacia el norte y el este, llegando hasta los territorios de la corona de Aragón, y que fueron acompañados de matanzas de judíos y de conversiones en masa.

La infección se propagó por todo el Mediterráneo occidental, y durante 1392, se produjeron ataques contra los judíos en la posesión aragonesa de Si cilia.[52] En la ciudad de Valencia, la judería dejó de existir, puesto que, de los 2.500 judíos que quedaban en la ciudad, solo unos doscientos judíos practicantes sobrevivieron a la matanza o a la conversión. La conmoción se sintió con la misma violencia en Barcelona, donde los judíos llevaban viviendo desde el siglo VIII, y el *call*, el barrio judío en el extremo noroeste de la ciudad, fue invadido y arrasado. En Ma-

llorca una protesta campesina contra el lugarteniente y gobernador de la isla se descontroló, y al no conseguir entrar en el castillo de Bellver, a las afueras de la ciudad, los campesinos dirigieron su ira contra el *call*, que invadieron, y donde asesinaron a cualquiera que se les pusiera por delante. La presión se intensificó cuando el rey Fernando I de Aragón y el papa Benedicto XIII organizaron la disputa de Tortosa en los años 1413 y 1414. No se trataba de un debate entre iguales, sino de darse la oportunidad de intimidar a los líderes judíos y de forzar su conversión.[53] El número de personas que profesaban el judaísmo en los territorios aragoneses disminuyó considerablemente, pero entre los conversos había muchos que seguían practicando su religión ancestral a puerta cerrada. El secretismo cobraría una importancia aún mayor en la década de 1480, tras la reinstauración de la Inquisición en todos los reinos españoles. Parecía que la vida judía en el reino de Aragón estaba tocando a su fin, no a consecuencia de las expulsiones en masa, sino debido a las intolerables presiones que el judaísmo soportaba en el interior de la península ibérica.

Las conversiones en masa de 1391 y de 1413 y 1414 parecen indicar que, bajo presión, la mayoría de los judíos se convertían. Tras su acceso al trono de Aragón en 1479, Fernando II empezó a recuperar gradualmente la rígida política de su padre y tocayo, y así, a fin de enfrentarse a la cuestión de los judíos conversos que conservaban sus antiguas prácticas religiosas (a menudo designados con el apelativo de «marranos»), resucitó la Inquisición en Aragón y amplió el campo de acción de la institución al resto de España, donde incluso las antiguas familias cristianas la consideraban una herramienta de intromisión de la corona.[54] Los frailes dominicos responsables de la gestión de la Inquisición convencieron a Fernando de que esta institución no podía llevar a cabo su tarea a menos que se apartara por completo a los conversos de los judíos erradicando a todos los ju-

díos practicantes de España.[55] Fernando albergaba la esperanza de que, en lugar de marcharse, la mayor parte de los judíos decidiera convertirse (no sentía ninguna antipatía por las personas de origen judío y prefería los conversos sinceros). Sin embargo, los decretos promulgados desencadenaron una emigración en masa. Un gran número de judíos, tal vez 75.000, abandonaron España, aunque, en aquel momento, la gran mayoría de ellos eran castellanos, habida cuenta de la desaparición de tantas comunidades judías aragonesas y catalanas después de las convulsiones de 1391. Con todo, muchos de los judíos españoles, tanto los de Aragón como los de Castilla, salieron en busca de un refugio a través de los puertos de la corona de Aragón.

Los refugiados, a veces, recibieron un buen trato, y otras, un trato execrable: no hay ninguna razón para no creer las historias de barcos cargados de judíos a quienes el capitán o la tripulación arrojaron por la borda.[56] El sultán de Marruecos no los quería, así que el territorio musulmán más cercano no parecía una buena alternativa. Aunque muchos de las barcos que transportaban a los judíos eran genoveses, Génova no era un lugar acogedor, puesto que esta ciudad nunca había alentado a los judíos a instalarse en ella: los judíos que desembarcaron en Génova fueron confinados a un saliente de tierra cubierto de rocas y cascotes, y al verse enfrentados a un duro invierno, muchos de ellos sintieron la tentación de convertirse.[57] El sur de Italia parecía un lugar mejor en el que buscar un nuevo hogar. Fernando de Nápoles, el primo de Fernando de Aragón, les recibió con los brazos abiertos, asegurándose de que sus funcionarios interrogaban a cada inmigrante para conocer sus competencias como artesano o comerciante, e insistió en que fueran tratados humanamente. Unos pocos meses más tarde, Fernando de Nápoles acogió una segunda oleada de inmigrantes judíos procedentes de la posesión aragonesa de Sicilia, de donde habían sido expulsados pese a las objeciones del consejo de Pa-

lermo, que temía el impacto que esta expulsión pudiera tener sobre la economía.[58] La pasión de Fernando de Aragón por expulsar a los judíos de los territorios que iba conquistando al otro lado del mar no remitió, y en 1509 los expulsaba de Orán, y de Nápoles en 1510.[59]

Más importante que su cantidad es el impacto que tuvieron los exiliados sobre todo el mundo mediterráneo. Se trasladaron al sur de Italia, y después, tras ser expulsados de esta región, se dispersaron: algunos se dirigieron hacia el norte y llegaron a las cortes de los amables príncipes de Ferrara y de Mantua; otros se internaron en territorio otomano, donde el sultán no daba crédito a su buena fortuna al poder hacerse con las habilidades de los judíos como productores de tejidos, comerciantes y médicos. Un agente comercial francés en la corte otomana escribió que los judíos:

> tienen entre ellos a artesanos de todas las artes y oficios de gran excelencia, especialmente los últimos expulsados y proscritos de España y Portugal, los marranos, quienes, en gran detrimento y perjuicio de la cristiandad, han enseñado a los turcos diversos ingenios, artes y artefactos de guerra, como la fabricación de piezas de artillería, arcabuces, pólvora, proyectiles y otras municiones, nunca antes vistos en esos países; también han creado imprentas, con las cuales con letra clara sacan a la luz diversos libros en diferentes lenguas, como el griego, el latín, el italiano, el español y el hebreo, pues están familiarizados con ellas.[60]

Los otomanos gobernaban grandes regiones en las que los musulmanes eran una minoría, por lo que no les preocupaba la presencia de los judíos en sus dominios, sometidos a las habituales limitaciones impuestas por su condición de *dhimmi*, y Salónica (Tesalónica), en especial, se convirtió en un centro de asentamiento judío.

Muchos de los exiliados creyeron que la expulsión de España era la señal de que las tribulaciones del pueblo de Israel no iban a aumentar, sino que pronto tocarían a su fin gracias a la redención de los judíos bajo el liderazgo del Mesías. Convencidos de ello, algunos pusieron rumbo a la tierra de sus remotos

antepasados y se instalaron en Safed, en los montes de Galilea, donde se apresuraron a instalar talleres de tejidos y otros negocios. Al mismo tiempo, se sumergieron en los textos cabalísticos y produjeron una poesía litúrgica que gozó de una amplia difusión por todo el Mediterráneo y más allá. Uno de sus rabinos, Jacob Berah, había partido de Maqueda, cerca de Toledo, y había llegado a Fez, desde donde prosiguió su viaje hasta Egipto y, por último, llegó a Safed, donde soñó con la reinstauración del antiguo consejo de sabios judío, el Sanhedrín, como un preludio a la era mesiánica.[61] En su viaje hacia el este, los expulsados llevaron consigo sus recuerdos de España, en hebreo, Sefarad. Muchos de estos judíos sefardíes siguieron hablando el castellano del siglo XV durante siglos, el idioma que se suele denominar «ladino» y que extendieron entre las comunidades judías de los territorios otomanos y del norte de África, aunque el ladino adquirió vocabulario también de otros idiomas, como por ejemplo el turco. La adopción generalizada del ladino entre los judíos del Mediterráneo fue una acción que formaba parte del imperialismo cultural que también impuso la liturgia y prácticas sefardíes a los judíos de Grecia, del norte de África y de buena parte de Italia, puesto que los sefardíes insistían en que ellos descendían del equivalente judío de los hidalgos y que ellos eran la aristocracia del pueblo judío que había vivido en España rodeada de esplendor. ¿Acaso el profeta Abdías no se había referido a «los deportados de Jerusalén que están en Sefarad»?

En el año 1492, el Mediterráneo asistió a la extinción final del poder musulmán en España, cuando el 2 de enero, Boabdil, rey de Granada, rindió su ciudad a Fernando e Isabel, tras una larga y dolorosa guerra que contribuyó a la consolidación de la cuestionable reivindicación de Isabel al trono de Castilla. El tratado de rendición protegía el derecho de los musulmanes a permanecer en su antiguo reino; si deseaban marcharse, los re-

yes costearían el traslado. Serían expulsados de Granada y de todos los territorios castellanos en 1502, a consecuencia de un levantamiento que tuvo lugar en la sierra granadina tres años antes. Aun así, nada similar ocurrió en los territorios de la corona de Aragón, cuya población musulmana se concentraba en el reino de Valencia y en el sur de Aragón. Tal vez, una tercera parte de la población del reino de Valencia era musulmana en el siglo XV, y fue disminuyendo a medida que avanzaba la colonización cristiana y a medida que las familias musulmanas se iban convirtiendo a la religión dominante. El famoso Tribunal del Agua que se sigue reuniendo cada jueves a las puertas de la catedral de Valencia para adjudicar la distribución del agua entre los campos en las afueras de la ciudad perpetúa algunos de los principios y de los métodos de los campesinos musulmanes de finales de la Edad Media.[62] El aislamiento del mundo musulmán y la pérdida de su élite significaron, no obstante, que los musulmanes de Aragón y de Valencia tuvieron dificultades para mantener su conocimiento del islam o, en algunas zonas, de la lengua árabe.[63] Fernando era un monarca astuto que se dio cuenta de que la expulsión de los musulmanes tendría como consecuencia la despoblación y el caos económico en unos reinos cuya prosperidad ya había sido amenazada por la guerra civil durante el reinado de su padre. No sería hasta 1525, nueve años después de su muerte, cuando se llevara a cabo un intento de convertir a todos los musulmanes españoles al cristianismo, y habría que esperar hasta el año 1609 para que los moriscos, nombre con el que se les conocía, fueran expulsados en masa de España sin clemencia alguna.[64]

IV

En el reino de Castilla y en Granada, Fernando gozaba de un estatus casi igual al de su esposa Isabel, aunque Isabel, en Aragón, solo fuera reina consorte. Sin embargo, tras la muerte de Isabel en 1504, las Cortes de Castilla le negaron a Fernando du-

rante varios años la regencia de este reino, lo que le incitó a prestarle una atención más decisiva al Mediterráneo, y a reavivar el sueño de su tío Alfonso de un imperio mediterráneo. El destino de Aragón quedó unido a las ambiciones de su rey, y Fernando dio por sentado que una vez muerto él, Castilla y Aragón se separarían de nuevo. Con la ayuda del Gran Capitán, el brillante comandante militar Gonzalo Fernández de Córdoba, Fernando reinstauró el gobierno directo de Aragón sobre Nápoles en 1503, tras una corta lucha contra los franceses, que habían regresado a Italia durante el reinado de Luis XII, menos con la intención de aplastar a los turcos que con la esperanza de consolidar la reivindicación de Luis al ducado de Milán.[65] Igual que había ocurrido con Alfonso, Nápoles no era un fin en sí mismo: Fernando, cuya política dejaba traslucir a menudo un intenso mesianismo, aspiraba a acaudillar una cruzada que derrotara a los turcos y recuperara Jerusalén, razón por la cual envió algunas expediciones a Oriente, por ejemplo una flotilla bajo el mando del Gran Capitán cuyo destino era Cefalonia, no demasiado lejos, para qué negarlo, del talón de la bota de Italia.[66] Los sueños de Fernando se vieron alimentados por la insistencia de un excéntrico marino genovés, Cristóbal Colón, que afirmaba que él encontraría en las Indias el oro suficiente para financiar todos los deseos de Fernando.[67]

Fernando prefería que sus súbditos catalanes navegaran por el Mediterráneo, y no por el Atlántico, y en este sentido, le impulsaba la misma idea de su tío Alfonso, la de un Mercado Común catalán que abarcara Sicilia, Cerdeña, Nápoles, Mallorca y las posesiones recién adquiridas del norte de África. El duque de Medina Sidonia ya había demostrado en 1497 lo fácil que había sido conquistar Melilla, en la costa de Marruecos, ciudad que sigue siendo española en la actualidad. Con la ayuda del cardenal Cisneros, un clérigo muy poderoso, en 1509, Fernando añadió Orán a sus posesiones. Cabalgando sobre una mula y

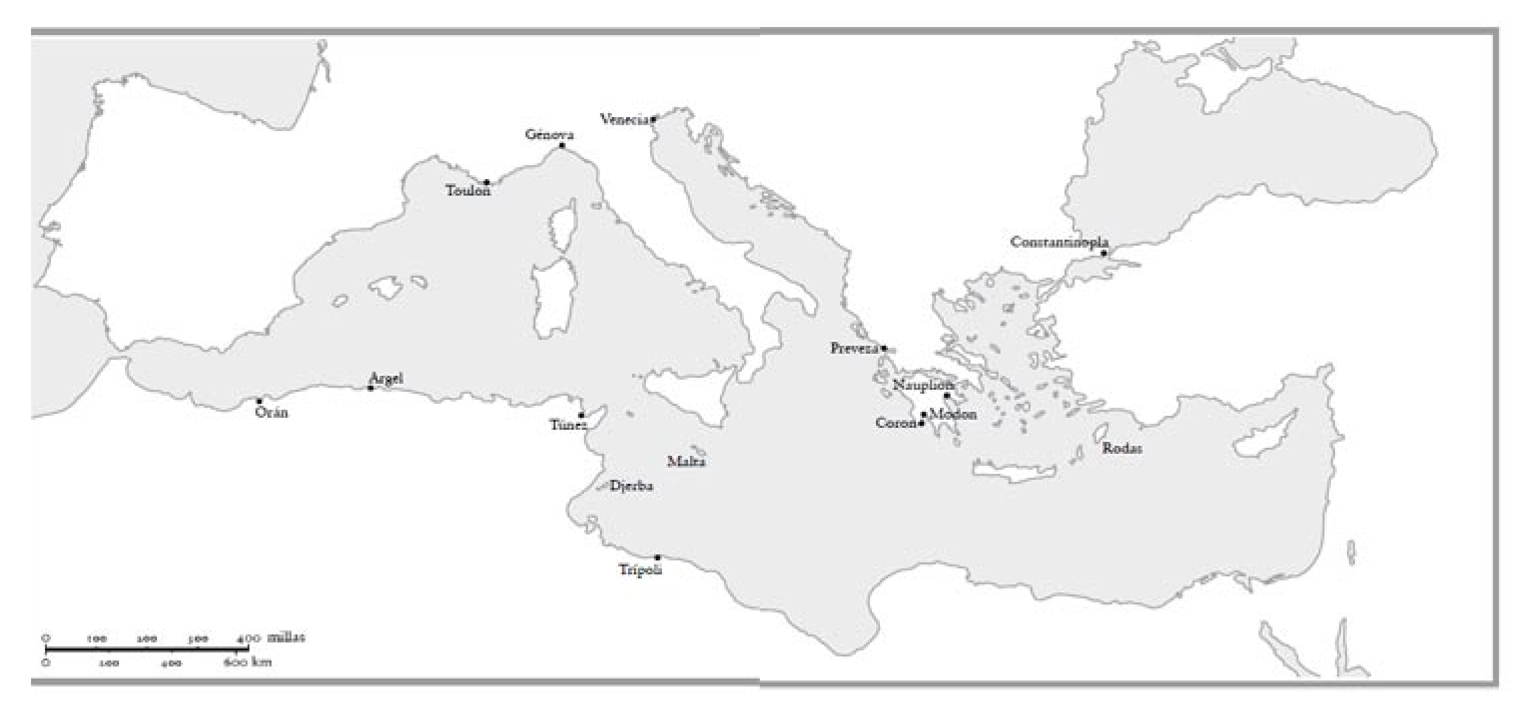
blandiendo una cruz de plata, el anciano cardenal desfiló ante el ejército español, exhortando a los soldados a combatir en nombre de Jesucristo. Su ardor no se había atenuado ni siquiera después de la conquista de Granada, donde, para demostrar su desprecio por el islam había quemado los libros árabes en grandes hogueras, privando a la humanidad sin ningún tipo de remordimiento, de una ingente cantidad de conocimiento. La caída de Orán fue seguida por la conquista de Bugía y de Trípoli en 1510.[68] La presencia de una guarnición española en la costa del norte de África en un lugar tan oriental como Libia reforzaba la posición de la cristiandad en el Mediterráneo occidental y central, pero también desvió la atención de toda una variedad de enemigos musulmanes empeñados en recuperar las ciudades en poder de los españoles. Fernando estaba encantado de haberse apuntado un tanto en la guerra santa que estaba librando contra el islam, pero sus ambiciones africanas tenían además un aspecto práctico. El control de la costa del Magreb garantizaba la seguridad de los barcos catalanes y extranjeros que se dirigían a Oriente, no porque los navegantes europeos utilizaran con frecuencia la ruta a lo largo de la costa norteafricana, sino porque la presencia española tenía poder disuasorio frente a la piratería musulmana.

Fernando demostró la importancia que tenía el Mediterráneo en su política cuando, tras la muerte de Isabel, pasó varios meses en Nápoles organizando la recuperación del sur de Italia asolado por la guerra. Tomó una nueva esposa, la capaz y culta princesa pirenaica Germana de Foix, con la esperanza de poder traer al mundo un nuevo heredero para los territorios de la corona de Aragón,[69] puesto que la extinción de la rama masculina de su linaje hacía peligrar sus grandiosos planes. El hijo de Isabel y de Fernando, el infante Juan, había muerto antes que sus padres, y Germana de Foix tampoco consiguió darle un heredero varón. En consecuencia, tanto Aragón como Castilla pasa-

ron a través de la hija demente de Fernando, Juana, a su nieto, Carlos de Gante, un príncipe de la casa de Habsburgo,[70] durante cuyo reinado el poder en España se desplazó decisivamente de Aragón a Castilla. Tras la apertura de las rutas comerciales del Nuevo Mundo, Castilla, y más en particular Sevilla, experimentaron un enorme auge, mientras que las redes comerciales catalanas del Mediterráneo se sumieron en el letargo. Aunque desde Italia se siguió trabajando en las tradicionales ambiciones aragonesas, los castellanos se fueron haciendo paulatinamente con el control del imperio mediterráneo gobernado en el pasado desde Barcelona y Valencia.[71]

Capítulo 3
LIGAS SANTAS Y ALIANZAS MALDITAS, 1500-1550
I

La reconfiguración del Mediterráneo tras la peste negra fue un proceso lento. Además de los cambios políticos en el interior de los territorios mediterráneos, en especial, la expansión del poder otomano, los acontecimientos que estaban teniendo lugar más allá del estrecho de Gibraltar acabarían transformando, a largo plazo, la vida de los que vivían en las costas y en las islas del mar. Ya en la década anterior a la llegada de la peste, los viajes a lo largo de la costa de África hasta las islas Canarias marcaron el inicio de la apertura del Atlántico, que continuó con el descubrimiento y la colonización de Madeira y de las Azores por los portugueses a principios del siglo XV.[1] La creación de plantaciones de azúcar en Madeira hizo posible que uno de los costosos productos que antes se obtenían en el Mediterráneo llegara a Flandes y a otras regiones del norte de Europa directamente desde el Atlántico. En 1482, tras la construcción del castillo de San Jorge de la Mina en África occidental, no demasiado lejos y al norte del Ecuador, el oro ya había empezado a llegar a Europa sin necesidad de cruzar el Sahara, a través de los puertos musulmanes del Magreb, y la apertura de esta línea comercial de Guinea compensó la decepción de que Ceuta no pudiera pagar por su propio mantenimiento. El Atlántico se convirtió también en una fuente de esclavos para los señores europeos: desde la Mina se transportaban hacia el norte indígenas canarios, bereberes de la costa del norte de África y un creciente número de negros, muchos de los cuales, tras pasar por Lisboa, tenían como destino final Valencia, Mallorca y otros puertos mediterráneos.[2]


Venecia
Génova
Toulon
Constantinopla
Preveza
Nauplion
Modon
Coron
Rodas
Argel
Orán
Túnez
Malta
Djerba
Trípoli
0 100 200 300 400 millas
0 200 400 600 km

Y entonces, con la llegada de Colón a las islas del Caribe en octubre de 1492, también Castilla consiguió una fuente de metal precioso que sería despiadadamente explotada, imponiéndoles fuertes tributos en oro a los indios, aun cuando se suponía que eran súbditos libres de la corona. Los genoveses, pese a la poca popularidad de la que gozaban en España, se instalaron en Sevilla y, con la aprobación real, se hicieron cargo de las operaciones comerciales transatlánticas, mientras, al mismo tiempo, se dedicaban a las finanzas. La presión turca sobre las posesiones genovesas en el Mediterráneo oriental se intensificó, por lo que también se intensificaron las alianzas entre los genoveses y los españoles, puesto que España parecía la potencia más capaz de enfrentarse a los turcos. La navegación en el Mediterráneo era cada vez más peligrosa, y los venecianos también se replantearon sus opciones. A mediados del siglo XV, Venecia se había enredado cada vez más en la tortuosa política de la Italia renacentista y, durante el mandato del duque Francesco Foscari, había expandido sus dominios en la tierra firme italiana hasta abarcar una región mucho más extensa que las pequeñas franjas de territorio que controlaba un siglo antes. El mandato de Venecia se extendía ahora, por el oeste, incluso hasta Bérgamo, donde el león de San Marcos rozaba la serpiente de Milán, lo que no significa que Venecia hubiera abandonado sus intereses mediterráneos, sino que la República Serenísima estaba empezando a hacerse con posesiones en la *terraferma*, el territorio continental italiano, que le permitirían volverse en esta dirección en los siglos XVI y XVII, a medida que los otomanos les iban arrebatando sus dominios en el Mediterráneo oriental.[3] Venecia se sentía cada vez más desprotegida, y sus dirigentes eran conscientes de que su renuencia a utilizar su armada para enfrentarse a los otomanos les exponía a ser el blanco de acusaciones de hipocresía y de oportunismo por parte de los europeos del oeste.

La sensación de que el mar era menos seguro no era ninguna ilusión. A partir de finales del siglo xv, los piratas merodeaban por el Mediterráneo, abordando barcos y asaltando costas e islas de las que se llevaban miles de esclavos cada año.[4] Calabria, Sicilia y Cataluña eran las regiones más gravemente afectadas por la piratería musulmana, y no habían sufrido ataques piratas de esta magnitud desde los ataques de los sarracenos en los siglos ix y x. La piratería se había hecho endémica, y el control que durante tantos años habían ejercido los comerciantes catalanes e italianos apenas era ya un recuerdo. Los piratas eran tanto musulmanes como cristianos, y entre los cristianos, los caballeros de San Juan instalados en Rodas eran los más activos. Los hospitalarios seguían comprometidos con un ideal de guerra santa contra el islam, y sus posesiones en Europa occidental les proporcionaban los recursos necesarios para mantener su flota, tal vez una docena de galeras bien equipadas. Los corsarios berberiscos, por su parte, que llevaban tres siglos amenazando a la cristiandad, contaban con el respaldo de la corte otomana, y fundaron bases seguras en el norte de África; sus caudillos eran capitanes competentes y enérgicos que llevaron la guerra entre las armadas cristianas y musulmanas hasta lo más profundo del Mediterráneo occidental.[5]

Durante el primer cuarto del siglo xvi, el Mediterráneo oriental se convertiría en un lago otomano. Una explicación evidente de la expansión otomana es su deseo de difundir la fe, y aunque los sultanes no olvidaron que sus antepasados, los *ghazis*, santos guerreros del islam, habían luchado contra los bizantinos, en los Balcanes prefirieron dejar que la mayoría de sus súbditos conservaran su fe cristiana o judía, puesto que opinaban, igual que habían hecho los califas árabes de la Edad Media, que los pueblos del libro constituían una valiosa fuente de ingresos. Querían proteger el comercio, en parte para proveer a su magnífica corte y a su bulliciosa capital de sedas, joyas, oro, y otros

suministros más humildes tales como el trigo, y en parte porque comprendieron que las rutas comerciales que funcionaban bien eran otra fuente de cuantiosos ingresos, de ahí su buena voluntad para proteger a los ragusanos y ofrecer tratados comerciales a venecianos y genoveses.[6] En otros lugares, intentaron imponer su voluntad. En 1516, los ejércitos otomanos aplastaron a los mamelucos en Siria, abriendo así el camino a la rápida y fácil ocupación de Egipto, lo que dejó a los cristianos al cargo de unas cuantas islas dispersas: en las islas del Egeo, los turcos fueron eliminando uno a uno y a lo largo de varias décadas a los diversos señores italianos (que a menudo también solían ser piratas); Chipre permaneció en poder de los venecianos, y Quíos en manos de los genoveses, pero Rodas fue sometida a un largo y duro asedio en 1522. Este asedio le dio la oportunidad el sultán otomano Solimán de demostrar su competencia militar. Se puso él mismo al mando del asedio de Rodas para vengar la derrota de 1480. Aunque la ciudadela, en previsión del asedio turco, había sido objeto de unas impresionantes obras de fortificación, los defensores activos eran pocos, solo 300 caballeros, acompañados de muchos otros combatientes de menor rango. Solimán se negó a abandonar el asedio, ni siquiera cuando las condiciones meteorológicas cambiaron, y acabó con Rodas hasta someterla. Los caballeros se rindieron en diciembre de 1522, en condiciones muy generosas, puesto que los otomanos, a veces, mostraban un gran respeto por los enemigos que habían luchado con valor y gallardía.[7]

Ahora sin hogar, los caballeros del Hospital estaban decididos a reanudar su lucha contra los musulmanes. Por suerte, Carlos V, el sacro emperador romano y rey de todos los territorios de la corona de Aragón (que incluían Sicilia), ya tenía una respuesta a punto. En marzo de 1530, Carlos V otorgó a la Orden de los Caballeros de San Juan un magnífico diploma en el que señalaba que habían «estado errantes muchos años» y que

buscaban una «residencia fija»; el emperador estaba dispuesto a cederles varias posesiones del reino de Sicilia: Trípoli, en la costa de África, y las islas de Malta y Gozo. A cambio, y en reconocimiento de su vasallaje al reino de Sicilia, solo se les exigía que cada año, en el día de Todos los Santos, le enviaran al virrey de Sicilia un halcón. Fernando el Católico ya había instalado una guarnición en Trípoli en 1510, pero había tenido grandes dificultades para conservar la ciudad frente a los ataques de los bereberes que presionaban por tierra desde todos lados.[8] A Carlos, lo que le importaba era conservar Trípoli; la ciudad se perdería en 1551, tras lo cual, se hizo evidente que conservar Malta era igual de importante.

Los corsarios berberiscos, a primera vista, parecen muy diferentes de los muy organizados caballeros hospitalarios. Sin embargo, los corsarios también eran guerreros que habían recorrido un largo camino para labrarse su reputación. Una parte de ellos eran descendientes de griegos, renegados que habían abjurado de la fe cristiana, otros eran calabreses, albaneses, judíos, genoveses e incluso húngaros.[9] No eran, o al menos no todos, unos psicópatas errantes dedicados únicamente a su propia diversión y lucro. Entre ellos había navegantes muy competentes, en especial Piri Reis, cuyos detallados mapas del Mediterráneo y del mundo más lejano proporcionaron a la corte otomana información precisa en la época de los descubrimientos.[10] Ahora bien, el corsario más famoso fue Barbarroja, así llamado en Occidente por su barba roja. De hecho, no era uno, sino dos piratas, Uruj, u Oruc, y se hermano menor Hizr, o Khizr. Estos dos hombres dieron pie a toda una serie de historias que giraban a su alrededor, y no siempre queda claro cuáles de estas historias son fábulas y cuáles realidad. En general se acepta que los dos hermanos nacieron en Lesbos en la época de Mehmet el Conquistador, que había conquistado la isla arrebatándosela al duque italiano Niccolò Giustiniani. Es probable que el padre

de los dos hermanos hubiera sido cristiano de nacimiento, que hubiera servido en ejército imperial otomano como jenízaro musulmán y que se hubiera instalado en la isla con su esposa cristiana; comerció en cerámica por todo el Egeo, incluso hasta con Constantinopla; a menudo llevaba con él a sus hijos en sus viajes, y así aprendieron los hermanos Barbarroja el arte de la navegación. En uno de sus viajes, Uruj, que había recogido un cargamento de madera en las costas de Anatolia, descubrió que el *Nuestra Señora de la Concepción*, una galera de los hospitalarios que había zarpado de Rodas, perseguía su barco. Uruj fue capturado y enviado a galeras a remar como esclavo, aunque al cabo de un par de años fue liberado tras pagar un rescate, algo habitual; no obstante, la historia que se difundiría explicaba que había protagonizado una heroica huida. Regresó de nuevo a la mar y pasó un tiempo navegando en las aguas entre España y el Magreb en compañía de Hizr, y se dice que en 1492 colaboraron en el traslado de los judíos y musulmanes que huían de España.[11]

El primer barco de los hermanos Barbarroja fue una galera ligera tripulada por unos cien voluntarios, todos ellos en busca de botín y gloria; alrededor de 1502 instalaron su base en Yerba, guarida de piratas desde hacía mucho tiempo y el escenario del conflicto entre invasores cristianos y defensores musulmanes. Establecieron contactos con la corte en Túnez, y navegaron al servicio del sultán hafsí que les otorgó patente de corso; en 1504 pusieron rumbo a Elba, cuyas profundas ensenadas les resultaban muy convenientes a los corsarios, y abordaron dos galeras que, como se vería más tarde, navegaban al servicio del papa Julio II, y un buque español en el que viajaban 300 soldados y sesenta nobles aragoneses que se dirigían a Nápoles. Les costó poco apoderarse de las galeras, y su reputación de héroes en Túnez y de temibles enemigos en Roma aumentó. En el año 1506 poseían ocho barcos, pero sus hazañas les habían dado

tanta fama que el sultán otomano les concedió el título honorífico de «protector de la fe», *khayr-ad-din*, o, en turco, *jayretin*. En aquel momento, los corsarios musulmanes y sus enemigos cristianos estaban combatiendo una guerra de desgaste; los cristianos no eran solo marinos genoveses o catalanes (que fueran comerciantes o corsarios), sino también portugueses y españoles que lanzaban constantes ataques contra los fuertes costeros de las costas mediterránea y atlántica de Marruecos. Pese a sus victorias en Melilla o en Orán, lo mejor que pudieron hacer los españoles en Argel fue conquistar algunas rocas aisladas a la entrada del puerto, que en el año 1510 fueron fortificadas y armadas de cañones, pero que no podían sustituir el control de la ciudad.[12]

Durante estos conflictos, los musulmanes gozaban de una gran ventaja: podían pedir ayuda a los caudillos guerreros del interior de Marruecos, alrededor de Tetuán. Los hermanos pasaban el verano en el mar, lanzando asaltos contra España de donde se llevaron miles de esclavos a los que pusieron a trabajar en la construcción de las defensas de Tetuán. Hizr afirmaba haber capturado 21 barcos mercantes y 3.800 esclavos cristianos (mujeres y niños también) en un solo mes. Los hermanos asaltaron incansablemente Mallorca, Menorca, Cerdeña y Sicilia, y el impacto de sus asaltos puede medirse en la cantidad de ciudades y pequeñas poblaciones que se trasladaron y fueron reconstruidas varios kilómetros hacia el interior para alejarse de la peligrosa y desprotegida costa de las islas del Mediterráneo occidental.[13] Aunque Uruj se ganó una reputación de hombre sediento de sangre, el tipo de hombre que podía lanzarse contra la yugular de su víctima igual que un mastín furioso, lo cierto es que era un político astuto, y supo utilizar su fama para lograr su fines políticos. Creó su propio reino, empezando en la ciudad de Jijelli en la costa argelina, donde causó una gran impresión entre sus habitantes cuando capturó una galera siciliana

cargada de trigo en un momento en el que las reservas de dicha ciudad eran muy escasas. Le invitaron a asumir el gobierno de la ciudad, y al cabo de poco tiempo, organizó un golpe de estado en Argel. Supo aprovechar una crisis sucesoria en Tlemcen, una importante ciudad a una cierta distancia del mar, y se erigió en su señor en 1517. Todo ello despertó la preocupación de los españoles afincados en Orán que habían intentado establecer lazos de amistad con los caudillos locales.[14] El nuevo monarca español, Carlos de Habsburgo, comprendió la necesidad de movilizar tropas en sus posesiones norteafricanas. Por suerte, el problema de Tlemcen lo resolvieron sus propios habitantes, que vieron en Uruj a un agente de los otomanos; lo expulsaron, lo persiguieron, cayó en una emboscada de las tropas españolas y murió en combate.

El segundo Barbarroja, Hizr, más conocido como Jayretin, se labró entonces una reputación todavía más temible que la de Uruj. Para hacer hincapié en que él era el sucesor de su barbirrojo hermano mayor, se tiñó la barba de rojo. Consolidó su control sobre las ciudades costeras del Magreb, y logró arrebatar a los españoles los fuertes a la entrada del puerto de Argel en 1529.[15] Aquel mismo año, venció a una pequeña flota española frente a Formentera, en las islas Baleares, que ahora quedaban al alcance, y se llevó siete galeras y a sus capitanes, pero cuando los capitanes empezaron a irritarle, los hizo rebanar con afilados cuchillos.[16] Argel se convirtió en la capital de Barbarroja, que tomó la precaución de asegurarse la protección del sultán otomano. Estaba lo bastante lejos de Constantinopla como para conservar su autonomía, y Jayretin era muy valioso para el sultán otomano, por lo que pudo beneficiarse del apoyo material de la Puerta Sublime. La atención de los sultanes otomanos fluctuaba entre el Mediterráneo, los Balcanes y Persia, y sus luchas contra los shas safávidas en Oriente solían apartar su atención de los asuntos mediterráneos. Parecía sensato, por lo

tanto, trabajar a través de un apoderado, Jayretin Barbarroja, en lugar de dedicar todos sus recursos a uno de estos escenarios de guerra. Barbarroja recibió el reconocimiento oficial de emir de Argel, aunque él se designaba a sí mismo *kapudan pasha*, «capitán general». El sultán Selim I le envió un estandarte turco, cañones, municiones y dos mil jenízaros.

A principios de la década de 1530, Jayretin se había ganado la confianza de Solimán, el sucesor de Selim, y fue incluso convocado a la corte de Constantinopla para asesorar a la Puerta Sublime en materia de estrategia en el Mediterráneo occidental, puesto que la gran pregunta era cuán intensa debía ser la presión de los turcos sobre sus rivales españoles. Al parecer, el gran visir, Ibrahim Pachá, alentó a Barbarroja a lanzar un audaz ataque contra Fondi, en la costa italiana al sur de Roma, con la esperanza de capturar a la hermosa viuda Julia Gonzaga, cuyo difunto marido había sido el señor de la región. Según la leyenda, la viuda escapó medio desnuda mientras los turcos intentaban derribar las puertas de Fondi, aunque en realidad, aquella noche, la viuda ni siquiera estaba en la ciudad.[17] La pesimista opinión del virrey de Nápoles era que el sur de Italia era la nueva Rodas, el último puesto fronterizo en el límite de los territorios turcos.[18] Como era previsible, Jayretin estaba al mando de la flota que el sultán otomano envió a Túnez en 1534 después que su rey, conocido por la desconfianza que sentía hacia los turcos, muriera en el curso de un conflicto sucesorio y de las luchas subsiguientes. Barbarroja se lanzó contra la ciudad, aunque Carlos V contraatacó y no cejó en su intento pese a las amenazas de Barbarroja de exterminar a 20.000 esclavos cristianos prisioneros en Túnez. Carlos reconquistó la ciudad en 1535, y, haciendo gala de pragmatismo, le confió el gobierno al hijo menor del anterior rey de Túnez, aunque le exigió el pago de un alto tributo: 12.000 monedas de oro, doce halcones y seis de sus mejores alazanes.[19] Ahora bien, si Carlos creía haberse

ganado las felicitaciones de sus súbditos por la victoria obtenida en Túnez, no tardaría en darse cuenta de que había pecado de exceso de optimismo. Al cabo de unos meses, una pequeña flota zarpaba de Argel y ponía rumbo a Menorca, donde los hombres de Barbarroja izaron sin pudor alguno unas banderas españolas y entraron con toda la tranquilidad del mundo en el inmenso puerto natural de Mahón. Saquearon la ciudad y capturaron a 1.800 esclavos.[20]

II

Las reacciones cristianas a la expansión de la influencia turca hacia el Mediterráneo occidental tomaron dos formas: la confrontación y el acercamiento. El rey francés, Francisco I, escandalizó a sus numerosos rivales mostrándose dispuesto a cooperar con los turcos; en España, sin embargo, la guerra contra los otomanos se veía como la prolongación y la intensificación de la gran cruzada que los cristianos llevaban combatiendo desde hacía muchos años contra los moros. Carlos V buscó la «ayuda y guía del Creador», albergando la esperanza de que, con la ayuda divina, lograría hacer «lo que parece más eficaz contra Barbarroja».[21] El contraataque cristiano se inició bajo el mando del almirante genovés Andrea Doria.[22] La familia Doria había dado muchos de los grandes almirantes genoveses de siglos anteriores, y Andrea era su propio señor: había demostrado su independencia negándose a participar en el ataque contra Nápoles lanzado por Francisco I en 1528, tras lo cual, cambió de bando, abandonó a Francisco y se unió a Carlos V. Es muy posible, no obstante, que entrara al servicio de Carlos más atraído por el dinero que por una cuestión de principios. Andrea Doria mandaba su propia flota y tenía acceso a los astilleros de su ciudad natal; contrató a tripulantes voluntarios a los que se sumó todo un surtido de convictos; sus victorias consecutivas le hicieron merecedor de la admiración de los voluntarios, pese a haberles impuesto un rígido reglamento moral en el que la blasfemia es-

taba estrictamente prohibida.[23] En muchos aspectos, Andrea Doria es el reflejo exacto de la imagen de Jayretin Barbarroja: ambos gozaban de un cierto grado de independencia al mismo tiempo que tenían la voluntad de luchar por una causa. Enviado contra Grecia en 1532, Doria conquistó la base naval de Coroni, al sur del Peloponeso, una operación militar cuya ejecución fue brillante, y en la que el almirante le demostró con creces su valía a su nuevo señor. Penetró en el cordón defensivo turco y, ante el inmenso asombro de sus enemigos, desembarcó sus tropas. Coroni y Modon, en sus mejores tiempos, habían sido los «dos ojos del imperio veneciano» que protegían las rutas comerciales que salían hacia el este desde el Jónico. La recuperación de Coroni, arrebatándosela a los turcos, fue una victoria estratégica; Solimán envió sesenta galeras con la esperanza de recuperar la ciudad, pero Doria las rechazó y las hizo huir.[24]

La preocupación se intensificó en Occidente cuando, en 1537, Solimán envió contra Corfú a 25.000 hombres acaudillados por Jayretin. Un asedio turco a Corfú suponía una clara amenaza para Occidente puesto que los otomanos podrían hacerse con una plataforma desde la que lanzar ataques contra Italia, y podrían controlar además el tráfico en dirección al Adriático. En Niza, y patrocinada por el papa, se creó una Liga Santa formada por Andrea Doria, los españoles y Venecia, antes siempre tan cautelosa en sus relaciones con la Puerta Sublime. A principios de 1538, Jayretin reaccionó lanzando una serie de asaltos contra las bases venecianas en el Mediterráneo oriental, entre ellas Nauplia y Monemvasía en el Peloponeso. No se trataba solo de una revancha militar, sino que unidas, las islas y ciudades costeras venecianas configuraban una ruta de aprovisionamiento y proporcionaban protección a la navegación occidental. Los otomanos afirmarían haberles arrebatado a los venecianos 25 islas, algunas de las cuales saquearon, y a otras les

impusieron tributo.[25] La impresión de que, en último término, Doria estaba al servicio de sí mismo quedó confirmada por su mediocre actuación cuando la armada de la Liga Santa al completo, 36 galeras de los estados pontificios, 10 barcos de la Orden de San Juan, 50 barcos portugueses y 61 genoveses, se enfrentó a la flota otomana, a cuyo mando se encontraba Jayretin, en la batalla de Preza, frente a la costa de Corfú, el 28 de septiembre de 1538.[26] Doria, al ver que la flota occidental estaba sufriendo graves pérdidas, renunció a seguir luchando y se retiró. El genovés Doria no tenía demasiado interés en proteger las posesiones venecianas y, aunque era muy consciente de la amenaza que representaban Solimán y Jayretin, su prioridad era la defensa del Mediterráneo occidental. Un observador francés coetáneo suyo comparó a Doria y Barbarroja con los lobos, que no se comen los unos a los otros, o con los cuervos, «que no se sacan los ojos entre ellos».[27]

III

El rey de Francia propondría una solución diferente a la cuestión de cómo tratar con los turcos. Francisco I estaba enzarzado en una guerra con Carlos V por el dominio de partes de Italia: el ducado de Milán, reivindicado y conquistado por su predecesor, Luis XII, y el reino de Nápoles, que ya había sido invadido por Carlos VIII y por Luis XII. Mientras que Carlos consideraba que la conquista de Nápoles en 1495 había sido el primer paso de una victoriosa cruzada que debía llevarle hasta Constantinopla y Jerusalén, Luis XII, que reinó entre 1498 y 1515, había puesto la vista en un horizonte más cercano. Lanzó una expedición naval contra Lesbos que acabó en desastre y le curó de cualquier ambición en el Mediterráneo oriental. Se involucró en los siempre turbulentos asuntos genoveses en 1507, aplastando una revuelta en el interior de la ciudad, pero su objetivo era, una vez más, consolidar su posición y su hegemonía sobre el noroeste de Italia, y no el de emprender una gran

ofensiva francesa contra los turcos. Luis subestimó la capacidad de Fernando de Aragón para movilizar a la oposición en el norte de Italia, y la derrota de Rávena en 1511 obligó a Luis a retirarse de Italia; no obstante, su sucesor, Francisco, decidió vengar a Francia de sus enemigos Habsburgo, primero, recuperando Milán y después, planeando acciones cada vez más ambiciosas que le llevarían a su humillante derrota y captura en la gran batalla de Pavía en 1525.[28] Tras ser liberado de su cautiverio en Madrid, Francisco tardaría poco tiempo en renegar de su promesa de vivir en paz junto a sus vecinos Habsburgo, puesto que Francia estaba rodeada, en todas sus fronteras, por territorios que debían lealtad en grados diversos a Carlos V. Algunos de estos vecinos no eran particularmente leales a Carlos, y Francisco tenía menos razones de las que él se imaginaba para temer quedarse rodeado, pero también sabía que el único modo de intentar hacer realidad su sueño de un imperio en Italia consistía en mantener la presión sobre los Habsburgo.[29]

El rey francés intentó resolver sus dificultades en Europa occidental interfiriendo en las guerras mediterráneas entre los españoles y los turcos.[30] El objetivo último de la alianza que buscaba con los turcos no era la paz, sino crear problemas. En 1520 envió un emisario a Túnez, apremiando a los corsarios a «multiplicar las dificultades del emperador en su reino de Nápoles», un plan que mostraba una escasa consideración por los intereses de los habitantes del sur de Italia, en cuyo soberano Francisco aspiraba a convertirse.[31] Por el momento, la alianza entre los franceses y los turcos se mantuvo en secreto, y la mayor parte de las intromisiones tuvieron lugar en los Balcanes, donde los agentes franceses alentaron a los caudillos guerreros cristianos a unirse a los turcos para atacar los territorios de los Habsburgo. En el año 1529, Francisco, ansioso por vengarse de la deserción de Andrea Doria, envió embajadas a Solimán, y aquel mismo año, los franceses suministraron los cañones que

serían utilizados para someter el fuerte español que controlaba la entrada del puerto de Argel. Siete años más tarde, Carlos V recibió informes de un acuerdo entre franceses y otomanos para lanzar ataques simultáneos contra los territorios de los Habsburgo. Carlos intentó arrinconar a Francisco haciendo un llamamiento a la formación de una Liga Santa contra los turcos, puesto que si dicha liga se hacía realidad, el rey francés se vería obligado a elegir públicamente entre la unidad cristiana o una alianza con los turcos; lo que le importaba a Francisco era el equilibrio de poder, puesto que los otomanos podían ser utilizados, o así lo imaginaba él, como un contrapeso frente a los Habsburgo.[32] Uno no puede evitar preguntarse cómo habría reaccionado Francisco si el ataque contra Viena en 1529 hubiera terminado en victoria de los otomanos. Una embajada al sultán, en 1532, expresó las prioridades de Francisco con una claridad implacable: los franceses apremiaban a Solimán a concentrarse en Italia, y no en Hungría y Austria. Francisco imaginaba que las tropas de Solimán podrían expulsar a los Habsburgo de la península, tras lo cual, él podría izar entonces el estandarte de Cristo y entrar en Italia como el salvador de la región por designación divina. Solimán, sin embargo, cada vez más ocupado por el conflicto con el shah de Persia, le dejó el mando de las operaciones de la guerra en el Mediterráneo a Jayretin Barbarroja, instalado en el norte de África. La impresión que se desprende de todo ello es que el rey francés estaba imbuido de un profundo cinismo. En el año 1533, la alianza turco-francesa ya no era ningún secreto: las embajadas de Jayretin fueron recibidas en Francia, y unos pocos meses más tarde llegaban once galeras turcas transportando a los emisarios del propio sultán. Las negociaciones desembocaron en un tratado comercial, las «Capitulaciones», que enmascaraban una alianza política.[33]

Los franceses apoyaron a los turcos sin ningún escrúpulo. En 1537, doce galeras francesas se hicieron a la mar para aprovisionar a cien barcos turcos, y persiguieron a la flota de Jayretin por todo el Mediterráneo esquivando los barcos de los caballeros de Malta. En 1543, un embajador francés se embarcó con la flota de Jayretin mientras este lanzaba feroces ataques contra las costas del sur de Italia, donde secuestraron a la hija del gobernador de Reggio. El sultán se ofreció incluso a prestarle sus barcos al rey francés, y la flota de Barbarroja llegó a Marsella entre fanfarrias y celebraciones públicas. Francisco estaba encantado no solo de ofrecer comida para el gran festín celebrado en honor de la armada turca, sino también de aprovisionar a la flota de guerra de Jayretin, para que «pudiera ser el señor del mar». Los turcos se entretuvieron después asaltando la costa al este de Marsella, gobernada por el duque de Saboya, un vasallo del imperio y no del rey de Francia: Niza fue asediada y las monjas de Antibes capturadas y esclavizadas.

En este punto, tuvo lugar el acontecimiento más extraordinario de la curiosa historia de la alianza franco-turca. Francisco les abrió el puerto de Toulon a los barcos turcos, invitó a las tropas de Jayretin a pasar el invierno allí y le regaló a Barbarroja un reloj y una bandeja de plata. Treinta mil turcos se dispersaron por la ciudad y su periferia, la catedral de Toulon fue transformada en mezquita, y se creó un mercado de esclavos en la ciudad, puesto que los turcos seguían capturando hombres y mujeres en la región cercana, presionando además a algunos de los hombres a incorporarse al servicio en las galeras, y las monedas turcas circulaban en lugar del dinero francés. El consejo municipal se quejó de que las tropas turcas consumían demasiadas aceitunas, y las reservas de alimentos y combustible empezaron a escasear en una región en la que nunca habían abundado especialmente los recursos naturales. A Barbarroja, muy consciente de la controversia que había provocado su presencia

en Francia, le preocupaba la falta de provisiones, por lo que convenció al rey francés de que le entregara 800.000 escudos de oro y, en mayo de 1544, levó anclas. La depredación se reanudó, y a una escala salvaje, después de la salida de Toulon de la flota de Barbarroja, y tras convencer a la flota francesa de unirse a él: Talamone en la costa de Toscana, fue saqueada, e Isquia, arrasada tras negarse a entregarles dinero, niñas y niños a los atacantes, y todo ello ante la presencia del abochornado embajador francés, le Paulin.[34] Más tarde, en 1544 Francisco, sin ningún tipo de pudor, llegaría a un acuerdo de paz con Carlos V, prometiendo unirse a él contra los turcos, pero en realidad, ni Francisco, ni su sucesor Enrique III tuvieron ningún escrúpulo en seguir colaborando con las flotas turcas y con los corsarios berberiscos en los ataques contra el territorio del enemigo Habsburgo común. A finales de la década de 1550, por ejemplo, las armadas de Francia y de Argel se unieron para lanzar un ataque contra Menorca, siempre expuesta y vulnerable, y contra Sorrento, a corta distancia de Nápoles.

Los principios de Carlos V no eran tan estrictos como para impedirle colaborar de vez en cuando con los monarcas musulmanes del Mediterráneo, evidentemente, sobre todo con los monarcas de Túnez. También Venecia mantenía la tradición de apaciguar a los otomanos para así servir mejor a sus propios intereses comerciales. La neutralidad de Dubrovnik estaba garantizada por el pago de tributos a la Puerta Sublime. Ahora bien, el rey Francisco protegió sus propios intereses con una mayor implacabilidad que sus rivales cristianos, y lo hizo convencido de que este modo de actuar le permitiría hacerse con más territorios en Italia, y de que se ganaría la gloria como comandante militar. Carlos V era un personaje más sobrio y que puso un gran cuidado al enmarcar sus políticas que, en gran medida, fueron reacciones a acontecimientos y situaciones: vio cómo el islam se expandía en el Mediterráneo al mismo tiempo que el

protestantismo lo hacía en Europa, mientras Francia cuestionaba la supremacía del Sacro Imperio Romano y de los reinos españoles que ahora gobernaba Carlos. Las pasiones políticas de Carlos V estaban definidas por su enfrentamiento contra Solimán el Magnífico y contra Martín Lutero y sus sucesores. Cuando abdicó en 1556, poco tiempo antes de morir, el equilibrio de fuerzas en el Mediterráneo seguía siendo muy delicado. Tres acontecimientos a lo largo de los siguientes dieciséis años confirmarían la escisión del Gran Mar, que quedaría dividido entre un Occidente parcialmente cristiano y un Oriente mayoritariamente musulmán: el asedio de Malta, la conquista de Chipre por los otomanos y la batalla de Lepanto.

IV

Una ojeada a las fuerzas navales alineadas en el Mediterráneo del siglo XVI pone de manifiesto que la llegada de los otomanos había creado un nuevo orden que recordaba, si acaso, a los primeros tiempos del islam. Ahora que un imperio musulmán estaba intentando, una vez más, ampliar su poder en todas direcciones, por tierra y por mar, las armadas musulmanas se hicieron con el control de las aguas del Mediterráneo oriental y desafiaron a las armadas cristianas del Mediterráneo occidental a través de sus apoderados, los caudillos de la costa de Berbería. Fue una transformación extraordinaria. Después de siglos durante los cuales las flotas musulmanas habían ejercido un tímido control de las aguas cercanas a los estados musulmanes, las flotas mamelucas frente a las costas de Egipto, los barcos marroquíes en el extremo occidental del mar, y los emires turcos en el Egeo, la potencia naval musulmana, habían vivido una inmensa expansión hacia el exterior.[35] Constantinopla se convirtió en el centro de mando de una formidable flota, un gran contraste con la era bizantina, cuando el poder naval había ido cayendo cada vez más en manos de genoveses y venecianos. Los almirantes competentes llegaron a ser expertos en el arte

de la guerra en el mar. No se trataba solo de una flota de combate, puesto que los sultanes deseaban aprovisionar su capital, tanto de trigo para su población que no dejaba de crecer, como de productos de lujo para la corte imperial.[36] Mientras tanto, en Occidente, el poder marítimo de los españoles acabaría dependiendo de los recursos italianos. La mayor parte de los barcos «españoles» que aparecerán en el capítulo siguiente combatiendo contra los turcos en Malta y en Lepanto dependían para su sustento de las posesiones españolas de Nápoles y Sicilia.[37] El arsenal de Sicilia llevaba en activo desde hacía siglos, pero el papel de Sicilia y del sur de Italia en la pugna por el control marítimo del Mediterráneo no había sido tan significativo desde que Carlos de Anjou intentara crear un imperio marítimo en el siglo XIII.

Y junto a estos cambios, se observa un gran conservadurismo. Una de las características más extraordinarias de la historia del Mediterráneo es la longevidad de la galera. Aunque los barcos, en especial si los construían los otomanos con madera «verde», sin secar, tenían una vida mucho menor que la de los grandes transportes de cereales romanos de la Antigüedad, lo cierto es que el diseño básico de la galera había cambiado bien poco, si dejamos de lado las inmensas galeazas construidas por los venecianos, barcos pesados y lentos que debían ser remolcados hasta su posición, una evolución de las grandes galeras mercantes construidas para prestar servicio entre Flandes y el Levante a finales de la Edad Media.[38] La eslora de una galera española podía alcanzar los cuarenta metros, y la manga solo cinco o seis, una relación de aproximadamente 8:1. Igual que en la Antigüedad, tenían una cubierta superior corrida y los bancos de remeros en otra cubierta a un nivel inferior. Un barco de este tamaño podía llevar hasta 25 bancos a cada lado en los que, en general, se sentaban cinco remeros.[39] La propulsión a vela se utilizaba cuando las circunstancias lo permitían, y en el

Mediterráneo occidental se preferían velas más grandes que en Venecia y en el imperio otomano, lo que podría deberse a las condiciones de navegación diferentes: el Mediterráneo occidental era un mar más abierto, mientras que en el Adriático, el Jónico y el Egeo, las galeras en general saltaban de isla en isla y se dedicaban al cabotaje a lo largo de una costa muy accidentada; en el Egeo otomano existía una red muy tupida de comunicación por galera.[40] Navegando a vela se podían alcanzar velocidades muy respetables, tal vez unos diez o doce nudos, mientras que navegando a remo, en boga, la velocidad de crucero habitual era de solo unos tres nudos, una velocidad que podía duplicarse cuando se necesitaba rapidez, en persecución o en huida. Como es natural, los remeros no podían mantener una velocidad rápida durante mucho tiempo: un ritmo de veintiséis golpes de remo por minuto podía mantenerse, tal vez, apenas veinte minutos. Por otra parte, los antiguos problemas no habían desaparecido: las cubiertas de las galeras de borda baja se inundaban en seguida con el oleaje, y aprovisionar a los remeros con el agua y la comida suficiente sin hacer frecuentes detenciones era algo complicado.[41] Estos problemas podían resolverse navegando sin perder de vista la costa en caso de viento racheado, así que las galeras seguían costeando muy pegadas a tierra. Aun así, tenían la ventaja de la maniobrabilidad precisamente porque no eran totalmente dependientes de los antojos de los vientos mediterráneos, y una tripulación bien entrenada podía hacer virar un barco en un pequeño espacio.

Estas tripulaciones solían estar formadas por una combinación de esclavos y de hombres libres. El arte de mandar una tripulación consistía, por supuesto, en infundir a los hombres la conciencia de la necesidad de trabajar en equipo. Sentar hombres libres junto a esclavos era una práctica habitual; los remeros libres gozaban de mayores privilegios y podían ser utilizados para vigilar a los esclavos que tenían al lado y que solían es-

tar encadenados. Las flotas otomanas, sin embargo, podían estar compuestas por barcos diversos, algunos de ellos tripulados por esclavos, y otros, por voluntarios. Un informe del siglo XVI hace referencia a una flota de 140 barcos, de los que cuarenta llevaban remeros esclavos, convictos musulmanes libres remaban en otros sesenta barcos y recibían un estipendio, y en otros cuarenta, los remeros eran cristianos voluntarios que también percibían soldada; el informe hace hincapié asimismo en que, en tiempos de guerra, se ponía gran cuidado en reclutar musulmanes libres porque solo ellos eran realmente de fiar. Se esperaba que las pequeñas poblaciones enviaran a sus convictos a las galeras y que pagaran por su mantenimiento, más o menos un remero por cada veinte o treinta familias.[42] Venecia tenía su *Milizia de Mar*, una agencia gubernamental creada en 1545 para gestionar el servicio militar obligatorio en la República y sus territorios dependientes; los gremios y confraternidades venecianos le debían al gobierno casi cuatro mil remeros, y en todo momento, mas de diez mil convictos, que se seleccionaban por sorteo para tripular las galeras, estaban inscritos en el registro.[43] Los remeros, libres y no libres, estaban sometidos a una rígida disciplina, tanto en los barcos cristianos como en los musulmanes. Evidentemente, era esencial que los remeros mantuvieran el mismo ritmo y que cargaran con el peso del remo (algunas galeras tenían remos individuales, pero la mayoría de ellas era quinquerremes, en las que cinco hombres manejaban un inmenso remo). Las condiciones a bordo, durante la navegación, eran muy desagradables: los remeros tenían que orinar y hacer de vientre en su asiento, aunque un comandante sensato se aseguraría de que las heces y otra basura fueran baldeadas cada dos días, y entre baldeo y baldeo, el aire se hacía fétido; las galeras tenían muy poco espacio de almacén y en el que acurrucarse durante la noche, bajo los bancos y en las pasarelas; y los esclavos encadenados no tenían ninguna oportunidad de escapar

cuando una galera hacía agua y se hundía, y esta fue la suerte que corrió una ingente cantidad de hombres por ambos bandos en la gran batalla cerca de Lepanto en 1571. En navegación, muchos remeros iban casi desnudos, y la deshidratación, un problema bajo el calor del verano mediterráneo, provocaba la muerte de algunos de ellos en su nicho, pero un capitán que tuviera una pizca de sentido común sabía que no podía permitirse perder ningún remero. Un sistema de turnos permitía que los remeros recuperaran fuerzas, y los más cooperantes podían ascender en la estructura de mando del barco, liberándose así del tedio y de la sordidez reinantes en las cubiertas inferiores, ayudando a mantener el ritmo o realizando otro tipo de tareas fundamentales. Hasta un cierto punto, por lo tanto, es necesario modificar la cruda imagen de miseria a bordo de las galeras, aunque sería igual de erróneo intentar presentar el trato que se les daba a los esclavos, o, por supuesto, a los voluntarios, como algo positivo o amable. La disciplina era siempre férrea.

Los esclavos de las galeras en la flota otomana se distinguían por su cabeza afeitada, con un mechón que les quedaba colgando del cráneo en el caso de los esclavos musulmanes; llevaban un aro de hierro en un pie, el símbolo de su condición de cautivo, que les identificaba fácilmente en tierra. Y era en tierra donde pasaban la mayor parte del tiempo. Aunque los viajes durante el invierno no eran infrecuentes (transportando embajadas, o lanzando ataques relámpago, entre otras actividades), los esclavos de las galeras, en su mayor parte, desembarcaban en el invierno, y en general, solían dedicarse a actividades que no tenían nada que ver con el mar, por ejemplo, como ayudantes en los jardines y talleres de los mercados; algunos de ellos comerciaban por cuenta propia, técnicamente, una actividad contraria a las normas (al menos en Venecia), pero que tenía su importancia si querían reunir fondos para comprar su libertad. Incluso durante la temporada de navegación, debían pasar tiempo en

tierra a la espera de recibir la orden de embarcar, y se les daba alojamiento en los *bagni*, que solían consistir en una serie de cavernas y celdas construidas en la zona más interior del recinto amurallado de la ciudad y que formaban una zona reservada con sus propias tiendas y mercados. Las condiciones en el interior de los *bagni* variaban entre lo tolerable y lo sórdido, y la violación homosexual era frecuente. Por otra parte, los *bagni* solían contener espacios de oración: una mezquita en el *bagno* de Livorno, y una sala para servicios religiosos cristianos en el de Argel. En algunas regiones, por ejemplo, en el norte de África, la predisposición a cambiar de religión a fin de ganarse la libertad compensaba la tolerancia de las diferentes religiones, y los apóstatas cristianos desempeñarían un papel protagonista en las flotas de Berbería, donde en general, solían llegar a ocupar puestos de mando.[44]

Parece que a los remeros se les alimentaba lo suficiente como para llevar a cabo su ardua tarea, lo que intensificaba la necesidad de hacer escalas en tierra. Diferentes flotas suministraban diferentes combinaciones de dieta, igual que en siglos anteriores: en 1538 la ración de un remero, la *ciurma*, en las galeras sicilianas de la armada española consistía en 26 de bizcocho cada día, cuatro onzas de carne tres días a la semana, sustituida por menestra (legumbres sobre todo) los otros cuatro. Los barcos que zarpaban de España preferían los garbanzos, y la cantidad de carne fue disminuyendo según avanzaba el siglo XVI. A lo largo de este período, se construyeron galeras cada vez más grandes, mientras el coste de los alimentos aumentaba por toda Europa occidental, y, en consecuencia, a finales del siglo XVI, el coste de aprovisionar las galeras había alcanzado un nivel prohibitivo: «el apetito de la galera de guerra mediterránea, igual que el del *Tyrannosaurus rex*, había sobrepasado la capacidad de su entorno de alimentarlo».[45] El enorme gasto de las campañas terrestres de los turcos en los Balcanes y en Persia, y

de las campañas de los españoles en los Países Bajos, que se habían rebelado durante el reinado del hijo y sucesor de Carlos V, el adusto Felipe II, dejó poco dinero que dedicarle a las flotas del Mediterráneo de ambos contendientes, cuyas luchas quedaron entonces estancadas en un punto muerto.

Capítulo 4
AKDENIZ : LA BATALLA POR EL MAR BLANCO, 1550-1571

I

Jean de Valette fue el caballero de la Orden de San Juan que había capitaneado las cacerías de esclavos en los días en los que los hospitalarios tenían su base en Rodas. Varios años después de la evacuación de Rodas, a cuya capitulación había asistido, fue nombrado gobernador de Trípoli, una posesión que les fue concedida a los caballeros de San Juan al mismo tiempo que Malta; entonces, en 1541, en el curso de un altercado de su galera, la *San Giovanni*, con los piratas turcos, Valette fue hecho prisionero y esclavizado en una galera a la madura edad (en aquella época) de cuarenta y siete años. Sobrevivió un año a esta humillación, hasta que los caballeros de Malta y los turcos realizaron un canje de prisioneros. De regreso a Malta, ascendió en la jerarquía de la orden, y aunque sus esporádicos estallidos de cólera eran notorios, a Valette también se le consideraba un personaje distinguido, valeroso y digno de admiración. En el preciso momento en el que el poderío de los turcos se acercaba cada vez más a Malta, y de hecho, a Sicilia, Jean de Valette empezaba a aparecer como el posible gran maestre de la orden. En 1546, Turgut, o Dragut, uno de los almirantes turcos más competentes, conquistó Mahdia, en la costa tunecina, que los españoles recuperarían en 1550. Turgut se enfrentó a la flota de Andrea Doria frente a la costa de Djerba, pero escapó en el preciso momento en el que Doria parecía haberlo atrapado; Turgut puso entonces rumbo a Malta y Gozo, donde arrasó las islas de los hospitalarios antes de lanzar un victorioso asalto contra Trípoli, que los cristianos perdieron después de haber ocupado la ciudad más de cuarenta años.[1] Los españoles intentaron volver a inclinar la balanza a su favor y en el año 1560 enviaron una flota de unos cien barcos (la mitad de ellos galeras)

con la esperanza de poder por fin conquistar Djerba. Andrea Doria era ya un anciano, y el mando le fue encomendado, en una clara manifestación de nepotismo, a su heredero y sobrino-nieto, Gian Andrea Doria, que se vio incapaz de imponerles a sus capitanes la estricta disciplina indispensable para mantener la línea de batalla frente al contraataque naval de los turcos capitaneados por Piyale, un joven almirante de gran talento y descendiente de cristianos. Se ha afirmado que la orden de Piyale de izar las velas y cargar contra la flota española «es una de las mejores decisiones repentinas jamás tomadas en la historia de las batallas navales».[2] Muy pocas galeras españolas lograron escapar a la destrucción subsiguiente en Djerba[3] y las flotas siciliana y pontificia tardaron años en recuperarse de esta derrota. Igual de calamitosas que la pérdida de barcos fueron las bajas mortales entre los oficiales italianos y españoles, y entre los marineros especializados y los artesanos (toneleros, contramaestres y soldados), alrededor de seiscientos de los mejores hombres de España.[4] La victoria estimuló la confianza de los turcos, que tenían ahora buenas razones para creer que estaban a punto de conseguir grandes e importantes avances.

Lo que estaba en juego era el control de todo el Mediterráneo. Cualquier monarca que aspirara a controlar el paso entre el Mediterráneo oriental y el occidental tenía que poder controlar el estrecho de Sicilia. Ahora que Trípoli había caído y que el control de Túnez se había puesto en duda, a la cristiandad se le hizo mucho más evidente aún la necesidad de conservar Malta. Los escritores turcos manifestaron su impaciencia ante los que ellos llamaban la «roca maldita», y apremiaron al sultán a conquistarla en seguida para que la comunicación entre el Magreb y el Egeo pudiera circular sin trabas.[5] La urgencia por conquistar Malta se intensificó tras los ataques piratas de la flota de los caballeros del Hospital. A primeros de junio de 1564, Romegas, uno de los capitanes malteses más destacados, encabezó un ata-

que, frente a la costa occidental de Grecia, contra un gran galeón turco, el *Sultana*, que se dirigía hacia Venecia; Romegas se apropió de mercancía transportada por el galeón por valor de 80.000 ducados. Después, hizo prisioneros a los gobernadores de El Cairo y Alejandría, y también a una anciana y muy querida nodriza del harén imperial, a quien se le atribuía la edad de 107 años. Solimán dejó muy claros sus objetivos:

> Tengo la intención de conquistar la isla de Malta y he nombrado comandante de esta campaña a Mustafá Pachá. La isla de Malta es un cuartel general de infieles. Los malteses ya han bloqueado la ruta utilizada por los peregrinos y mercaderes de la región oriental del Mar Blanco que se dirigen a Egipto. Le he ordenado a Piyale Pachá que se incorpore a la campaña y que se una a la armada imperial.[6]

El 30 de marzo de 1565, una gigantesca flota turca levó anclas y salió de Constantinopla confiando en que muy pronto se le abrirían las puertas al Mediterráneo occidental; 170 barcos de guerra y más de 200 transportes en los que viajaban 30.000 soldados aparecieron ante Malta el 18 de mayo.[7] Parecía una armada invencible, y las velas blancas ocultaban el horizonte.[8] Más barcos procedentes de su base en Trípoli y capitaneados por el anciano Turgut estaban en camino. La pinza de los otomanos iba a aplastar Malta, con toda seguridad.

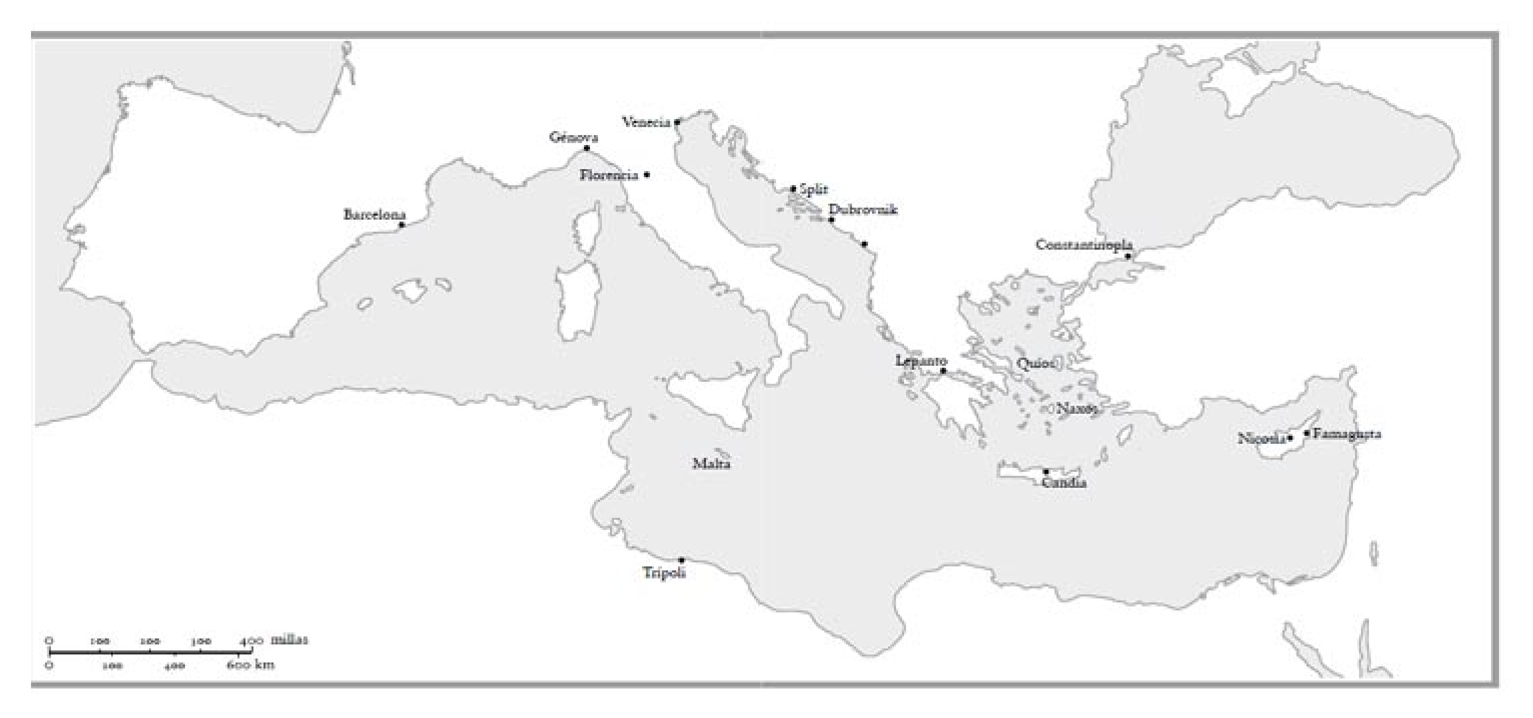
Que no ocurriera así, fue, en parte, consecuencia de toda una serie de decisiones equivocadas que tomaron los comandantes turcos y, en parte, el resultado de la lealtad de los malteses a sus nuevos señores, los caballeros del Hospital. La nobleza maltesa se refugió en sus palacios de piedra de la antigua capital, Mdina, en el centro de la isla, pero los malteses de baja cuna se identificaron entusiasmados con la causa de la cristiandad, y ejercieron las tareas de exploradores y mensajeros, cruzando a nado aguas peligrosas para transportar mensajes entre las asediadas guarniciones. El conflicto se concentró en el Gran Puerto y sus ensenadas. La capital actual, Valleta, se construyó después del asedio, y en el lugar que ahora ocupa no había más que un pro-

montorio rocoso, el monte Sciberras, en cuya cima se alzaba el fuerte de San Elmo, defendido por unas murallas bastante bajas. Los caballeros tenían su sede frente a San Elmo, en Vittoriosa, el antiguo puerto de Malta, que ahora lleva el nombre de Birgu, donde reprodujeron el estilo de vida que habían llevado en Rodas, construyendo un cuartel general para cada una de las divisiones, o *langues*, lenguas, en las que estaba dividida la Orden de San Juan (la lengua de Inglaterra, ahora regida por una reina protestante, podía estar formada por un único caballero). Más allá del extremo de Vittoriosa, el inmenso castillo de Sant Angelo montaba guardia sobre el puerto. Enfrente, el barrio periférico de Senglea estaba separado del resto de la ciudad por una estrecha ensenada. La mayor parte de estas zonas estaban bien fortificadas por lo que era previsible que atrajeran a los turcos. Un soldado italiano que participó en la defensa de la isla, Francesco Balbi di Correggio, escribió un informe sobre el asedio y describió, aparentemente con gran precisión, las discusiones entre los dos comandantes, Mustafá Pachá, responsable de las fuerzas terrestres, y el mucho más joven Piyale, responsable de las fuerzas navales. Balbi manifestaba sin ningún rodeo que si se hubiera seguido el consejo de Mustafá de conquistar Mdina

> éramos perdidos, porque todos buenos socorros hasta el postrero nos han venido por aquella parte de la ciudad. Más el omnipotente Dios que no permitió nuestra perdición, fue su voluntad que entre los dos bajanes por envidia particular naciese muy grande discordia (como por renegados se supo) y en efecto se vio por sus yerros y desatinos.[9]

En lugar de Mdina, los turcos decidieron conquistar San Elmo, argumentando que así, después podrían romper las defensas de los caballeros y entrar en el Gran Puerto, además de lograr acceder a la ensenada de Marsamuscetto, más al norte (el canal entre las actuales Valleta y Sliema), donde esperaban po-

der amarrar la mayor parte de su flota. Los turcos rebosaban confianza en sí mismos. San Elmo sería suyo en menos de dos semanas.


Venecia
Génova
Florencia
Barcelona
Split
Dubrovnik
Constantinopla
Lepanto
Quíos
Naxos
Nicosia
Famagusta
Malta
Candia
Trípoli
0 100 200 300 400 millas
0 200 400 600 km

Los turcos subestimaron la resolución de su enemigo, y les desconcertó el desolado escenario con el que se encontraron: una isla rocosa y desnuda, sin árboles que la protegieran y que solo con grandes dificultades podría sostener a su vasto ejército. Ochocientos soldados defendían el fuerte de San Elmo, generosamente abastecidos de carne (incluido ganado vivo), bizcocho, vino y queso.[10] El fuerte fue sometido a un intenso castigo de artillería, y los caballeros respondieron a los intentos turcos de asaltar la ciudadela con unos aros incendiados de efecto letal que lanzaban contra el enemigo. Los turcos empezaron a darse cuenta de que Malta era menos vulnerable de lo que habían supuesto. Resulta increíble que San Elmo resistiera hasta el 23 de junio, en parte, gracias a la dedicación de los caballeros a la causa cristiana que habían prometido defender, y a su voluntad de combatir hasta la muerte entre pavorosas escenas de carnicería; el testimonio de Balbi explica que el Gran Puerto estaba teñido de sangre. Durante el asedio cayeron muertos 89 caballeros, pero no eran más que la élite de los muertos: 1.500 soldados franceses, italianos y españoles cayeron con ellos. Las bajas de los otomanos fueron aún mayores: alrededor de cuatro soldados turcos por cada uno de los europeos occidentales muertos.[11] Jean de Valette, ahora gran maestre, subió la moral de las tropas apareciendo en todas partes, o así lo parecía, sin que pareciera dormir nunca. Hasta aquel momento, los barcos de refuerzo llegados de Sicilia habían logrado poca cosa, aunque a principios de julio, una parte de este ejército, setecientos hombres, logró entrar en Vittoriosa. Necesitarían mucha más ayuda si querían expulsar a los turcos de la isla, y sin embargo, las cortes europeas apenas empezaban a darse cuenta de las consecuencias que tendría una victoria de los otomanos. De Valette estaba constantemente enviando mensajes a Sicilia pidiendo ayuda, pero el rey español tenía miedo de perder su flota en el mar, como ya había ocurrido antes en Djerba.

A veces, Felipe veía el conflicto con los ojos pequeños y brillantes de un contable, pese a tener el absoluto convencimiento de que su deber era rechazar el avance de los otomanos y arrojarlos de regreso al Mediterráneo oriental. El rey aceptó finalmente la propuesta de García de Toledo, el virrey de Sicilia, de enviar de inmediato una gran armada a Malta, pero la lentitud de las comunicaciones entre Madrid y Palermo y la escasez de galeras disponibles en Sicilia (García de Toledo solo pudo reunir 25 a finales de junio, y 100 dos mese más tarde) aumentaron el retraso.[12]

La caída de San Elmo les permitió a los turcos lanzar el tan postergado ataque contra las posiciones fortificadas de los caballeros en Senglea y Vittoriosa, utilizando el cañón que Mustafá había instalado en un promontorio detrás de estas poblaciones. Siguieron tres semanas de intensos bombardeos y atroces carnicerías. Dicho en pocas palabras, los defensores tuvieron suerte, o mejor dicho, según su punto de vista, Dios les salvó a ellos y a la isla. En un angustioso momento a primeros de agosto, un destacamento maltés arrasó el campamento otomano cerca de Senglea. Los turcos a los que mataron ya estaban demasiado enfermos para luchar, pero el caos que crearon se vio intensificado porque los turcos creyeron que se trataba de las tropas de refuerzo de Sicilia que tanto tiempo llevaban esperando en Malta. De hecho, los malteses habían llegado a caballo desde Mdina, ciudad a la que regresaron, y cuando los turcos enviaron su propio destacamento a Mdina, se quedaron atónitos al ver lo bien defendida que estaba la antigua capital. Este y otros acontecimientos provocaron nuevas discusiones entre Piyale y Mustafá Pachá, de las que informa Balbi. Piyale insistía en que había tenido noticias de la llegada de un gran ejército de refuerzo cristiano «y que por el mismo caso en tal tiempo él se quería hallar con su armada y salvarla; porque sabía que la apreciaba más el gran señor, que otros ejércitos co-

mo aquel, y con esta respuesta le hizo pago».[13] La despiadada carnicería continuó otro mes, durante el cual los turcos intentaron hacer saltar Vittoriosa por los aires y convirtieron la población en una montaña de cascotes; a Mustafá las cartas de Solimán en las que exigía que se le informara del desarrollo del asedio que, insistía el sultán, ya tendría que haber terminado en victoria, le estaban poniendo en un aprieto.

Durante un breve momento pareció que la suerte estaba a favor de los turcos: las tormentas de final de verano dispersaron la flota de refuerzo que había salido de Sicilia en un amplio arco que se extendía entre Siracusa, más allá de la isla de Pantelleria, hasta Trapani, tras lo cual, pudo poner al fin rumbo a Gozo y llegó a Malta el 6 de septiembre de 1565. Las noticias de la llegada de la flota siciliana desencadenaron nuevas disputas entre Mustafa Pachá y Piyale:

> Después de haber el uno y el otro debatido sobre este caso harto, el parecer de Mustafá era de irse luego, pues ya era cierto que había grueso socorro en tierra. Pero Piyale fue contrario [de] parecer y así habló a Mustafá de esta manera: ¿con cuál excusa te excusarás, o Mustafá, delante del gran señor, para que no te corte la cabeza? Si te partes sin ver a los enemigos, ¿qué gente le podrás certificar que te ha hecho huir si no la has visto?[14]

Mustafá, en consecuencia, aceptó quedarse y combatir, una disposición que no compartían sus tropas: los diez mil hombres del ejército de refuerzo cristiano provocaron la desbandada del ejército de Mustafá cerca de Mdina, y las tropas turcas huyeron en dirección a los barcos de Piyale. El 12 de septiembre, los turcos que quedaban vivos se habían marchado, dejando tras ellos muchos miles más en tumbas improvisadas en el monte Sciberras. Balbi informaba de la muerte de 35.000 soldados turcos durante el asedio, una cifra muy superior a los hombres que componían la fuerza de invasión inicial.[15]

El impacto que tuvo el asedio de Malta sobre la moral de Occidente no debería ser subestimado. Las noticias de la derrota de los turcos llegaron a la corte pontificia una semana más

tarde, y el papa anunció en audiencia que Dios y los caballeros de San Juan habían sido los artífices de la victoria, sin concederle mérito alguno a la contribución del rey Felipe.[16] La victoria en Malta rompió un ciclo de derrotas a manos de Solimán y de los piratas berberiscos: la pérdida de Rodas, la batalla de Prevezza y el bochorno de Djerba. Los españoles se sintieron revigorizados y, convencidos de que los turcos regresarían con fuerza, empezaron a construir una nueva flota en Cataluña, en el sur de Italia y en Sicilia; ahora tenían la energía y la confianza necesarias para intentar bloquear, y no solo esquivar, un contraataque turco. Los otomanos no parecían haberse tomado la derrota como el final de una era de hegemonía turca en el Mediterráneo, sino más bien como un revés de fortuna poco oportuno. El sultán todavía podía recurrir a sus inmensas reservas de tropas y no había perdido su flota. Ni Mustafá Pachá ni Piyale perdieron la cabeza, aunque Mustafá sería retirado del mando. En contra de todas las previsiones y expectativas, los caballeros del Hospital habían logrado impedir que los otomanos entraran en el Mediterráneo occidental. Por supuesto, los turcos ya tenían aliados en esa región entre los emires de Berbería que reconocían la soberanía otomana, y esperaban incluso encontrarlos también en el territorio español, entre los musulmanes conversos, los moriscos, muchos de los cuales no habían abandonado el islam y se sentían profundamente molestos por los intentos de erradicar las «prácticas moras» en la religión y en la vida cotidiana. Los moriscos se rebelaron a finales de 1568, una rebelión que fue aplastada después de un baño de sangre que se prolongó dos años durante los cuales recibieron ayuda de los estados de Berbería, algo fácil, puesto que «en España no había galeras; el poder del Rey [estaba] ocupado en regiones apartadas».[17] Un avance otomano podría muy bien haber forzado a la corona española a ponerse a la defensiva en una zona que todavía consideraba, pese a la presencia de los

corsarios musulmanes, espacio marítimo español. La Puerta Sublime, sin embargo, dirigió su atención al Mediterráneo oriental, tras observar que tres de las islas más importantes de la región, Quíos, Chipre y Creta, todavía permanecían en manos de genoveses y venecianos.

II

Los caballeros de Malta estaban muy alejados de aquellos a quienes gobernaban. Eran nobles franceses, españoles e italianos que, oficialmente al menos, no procreaban; se ha observado que a un caballero perteneciente al rango más bajo de la orden se le consideraba incluso más importante que al noble maltés de mayor rango.[18] Después de 1565, fueron aplaudidos como los salvadores de la cristiandad, y su valor y voluntad en espantosas circunstancias les había hecho merecedores de respeto en lugares tan alejados como la Europa protestante, e incluso, aunque a regañadientes, en la Constantinopla de los otomanos. No obstante, la posición estratégica de Malta en pleno centro del Mediterráneo se expresaba también de otras formas, y no solo por ser el objetivo de los ejércitos y flotas musulmanes. La llegada de los caballeros a la isla y su elección de Vittoriosa en lugar de Mdina para instalar su sede de gobierno estimuló considerablemente la vida de lo que hasta entonces había sido un pequeño puerto pesquero. La piratería había sido la principal fuente de ingresos de los caballeros de San Juan desde los días de Rodas, y alentaron a los capitanes malteses a solicitar sus propias patentes de corso; a cambio, les permitían izar la enseña de la orden (una cruz blanca sobre campo rojo) y debían pagar el 10 por 100 de sus beneficios al gran maestre. Con todo, armar un barco y equiparlo de los necesarios cañones era una empresa costosa; una flotilla pirata podía constar de una combinación de barcos propiedad del gran maestre y de barcos propiedad de los piratas locales.[19] Los corsarios como Romegas solían llevar los barcos capturados a Malta donde los ven-

dían en subasta pública.[20] El botín más valioso que solían obtener en sus ataques era los cargamentos de esclavos que, si eran varones, podían poner a trabajar en las galeras de los caballeros de la orden. A finales del siglo XVI, en Malta funcionaba un importante mercado de esclavos muy activo. Cuando el puerto de Vittoriosa se desarrolló hasta convertirse en un importante puerto de escala en los viajes transmediterráneos, los navegantes cristianos dependían cada vez más de los mercados de esclavos para sustituir a los cautivos muertos o fugados en el transcurso de la travesía. Igual que había ocurrido en siglos anteriores, se podían obtener grandes ingresos gracias a los rescates que se cobraban por aquellos esclavos a los que alguien quería en su tierra natal.[21]

En los tiempos en los que reinaba una paz relativa, los malteses comerciaban en las aguas próximas a la isla, sobre todo con Sicilia, hacia la que se dirigieron el 80 por 100 de los viajes que salieron de Malta entre el año 1564, en vísperas del gran asedio, y el año 1600. Estos viajes suman casi 4.700 travesías a Sicilia, por lo que queda patente la intensidad de esta actividad, y también ha quedado constancia de casi 300 viajes a Marsella, y 250 a Nápoles, además de esporádicas visitas comerciales a Egipto, Siria, Libia, Constantinopla, Argel, Dalmacia y el mar del Norte, y hasta Inglaterra o Flandes. Mientras tanto, la presencia de los caballeros de San Juan convirtió a Malta en un centro de atracción que atrajo a colonizadores de todo el Mediterráneo. En la isla trabajaban mercaderes griegos de Rodas, que llegaron tras la estela de los caballeros y, ya más abajo en la escala, empresarios locales malteses que apenas contaban en los asuntos internacionales, pequeñas piezas de un gran engranaje que distribuía alimentos por todo el Mediterráneo. Los habitantes de pueblos como Naxxar, Zebbug y otros lugares del interior invertían pequeñas sumas de oro en aventuras comerciales cuyo objetivo consistía en hacer llegar el trigo siciliano a Malta.

Otro producto muy escaso en la isla era la madera, y la presencia de los caballeros impulsó un enorme aumento de la demanda de madera, puesto que los caballeros eran, por encima de todo, una potencia marítima.[22] Su capacidad de mantener la isla proveída de madera resulta casi tan impresionante como los inmensos proyectos constructivos de Jean de Valette que crearon el Gran Puerto tal como es en la actualidad. En su condición de herederos de la Orden Hospitalaria de San Juan de Jerusalén, los caballeros de Malta no olvidaron su deber de atender a los enfermos: la gran sala de su enfermería era el mayor salón de Europa a principios de la Edad Moderna. La asistencia a los pacientes exigía tener siempre a punto y a mano una gran reserva de especias exóticas y a menudo caras, e incluso de metales de lujo: la práctica de servir la comida en vajilla de plata no reflejaba un desproporcionado gusto por el lujo sino la convicción de que la plata era más higiénica que la terracota.

Malta no era el único lugar del Mediterráneo que vivió un auge económico en el siglo XVI. En esta época nacieron los «puertos francos» a ambos lados de Italia, y aparecieron dos tipos de puertos francos: puertos donde la gente de todas las religiones y orígenes era bien recibida y estaba protegida de la intromisión de la Inquisición; y puertos que eran francos en el sentido moderno de la palabra, lugares donde los impuestos eran pocos o se habían abolido para alentar el comercio. Un buen ejemplo de los primeros es el puerto de Ancona en el Adriático occidental, ciudad integrada en los estados pontificios.[23] Pese a concentrarse en los intercambios transadriáticos, más especialmente con Dubrovnik, Ancona logró mantener un moderado comercio transmediterráneo durante el final de la Edad Media, observado con recelo por los venecianos, muy celosos de su monopolio, pero protegido por los papas. Cada año salían rumbo al Levante alrededor de unos 1.500 barcos que regresaban con seda cruda, algodón y especias que se distribuían

después desde Ancona y Dubrovnik. Entre los productos que Ancona enviaba a Oriente había jabón, aceite y vino, pero también salían de Ancona tejidos llegados por tierra desde Florencia y Siena, sin olvidar un famoso producto derivado de la industria textil, el papel de Fabriano, producido a partir de trapos aplicando técnicas aprendidas de Oriente, la demostración de que la tecnología de Europa occidental, ya en el año 1500, había sustituido las técnicas llegadas de Oriente.[24] En estas fechas, los florentinos concentraban el tráfico de tejidos con dirección a Oriente en el puerto de Ancona, unas exportaciones que no consistían solo en las sedas y terciopelos producidos en Florencia, sino también en productos adquiridos al otro lado de Europa occidental: lino de Reims, que se transportaba por las rutas fluviales hasta Lyon, ahora un próspero centro de comercio que unía el sur y el norte de Europa. De lo que se trataba era de abastecer los ricos mercados de Constantinopla y del imperio otomano. A partir de la década de 1520 los florentinos pudieron reunirse con sus clientes balcánicos más próximos, como por ejemplo, los comerciantes turcos, ragusanos, griegos y judíos congregados en Ancona, que no tardó en convertirse en un puerto franco y abierto a todas las naciones y religiones. Los comerciantes judíos estaban organizados en dos grupos: los *ponentini*, sefardíes del Mediterráneo occidental, descendientes en su mayor parte de los «marranos» conversos (en algunos casos todavía católicos en teoría, bajo la ambigua etiqueta de «portugueses»); y los *levantini*, sefardíes que se habían instalado en el imperio otomano y que comerciaban desde Constantinopla, Salónica y Esmirna. Uno de los grupos se había adaptado al estilo de vida y a la cultura occidental, mientras que el otro conservaba los modales y costumbres turcas.

Desde los Balcanes llegaban las pieles en gran cantidad; y, a medida que Ancona crecía y prosperaba, la ciudad tuvo que acudir a las regiones más allá de las Marcas italianas en busca

de provisiones de trigo y cereales, que los ragusanos no tenían ningún problema en traer desde sus fuentes de aprovisionamiento en Sicilia, el sur de Italia, el Egeo y Albania (una fuente de mijo).[25] A finales del siglo XVI, los suministros de cereales y trigo se vieron sometidos a una creciente presión: en reacción a la disminución demográfica en Italia y en Iberia, las tierras en las que crecían cereales se iban dedicando al cultivo de viñas y aceitunas, y el resultado inevitable fue que las granjas producían el trigo solo para el consumo local y perdieron el interés por abastecer los mercados internacionales, lo que planteó un grave problema en las comunidades urbanas, que solo podían sobrevivir importando los excedentes de productos alimenticios de otros lugares del Mediterráneo. El problema formaba parte de una serie más amplia de dificultades que estaban cambiando el carácter, no solo del comercio a través del Gran Mar, sino también de las tierras cultivables de los territorios cercanos a sus costas.[26] Cuando a finales del siglo XVI disminuyó la oferta de tejidos florentinos, a consecuencia de unos disturbios políticos en el centro de Italia, Ancona extendió más aún el ámbito de sus actividades e importó tejidos de lana de lugares tan lejanos como Londres, y que enviaba después a Dubrovnik, Herceg Novi y Kotor para que fueran distribuidos en los Balcanes.[27] El auge de Ancona no fue, por tanto, simplemente un fenómeno de un pequeño rincón de Italia, sino que el puerto dio lugar a toda una red de «conectividades» anconitanas cuya mayor densidad estaba en el Adriático, pero que se extendía hasta mucho más allá. Ancona era una «verdadera frontera» entre el islam y la cristiandad, donde los mercaderes de muchas naciones se reunían frente a frente.[28]

Dubrovnik, el socio comercial de Ancona, alcanzó su punto de máximo apogeo precisamente durante este período de gran tensión entre los otomanos y los españoles, puesto que su Senado supo navegar con agilidad entre las dos armadas con-

tendientes. Los tributos seguían llegando hasta la Puerta Sublime, pese a lo cual, los barcos ragusanos no vieron inconveniente en unirse a la armada española en el desastroso intento de los españoles de invadir Inglaterra en 1588; se cree que el «pecio de Tobermory» descubierto en Escocia era un barco de Dubrovnik.[29] Que una república cuyo territorio no sobrepasaba apenas el límite de las compactas murallas de una ciudad fuera capaz de mantener una flota de 180 barcos ya en el año 1530 constituye un extraordinario logro. La capacidad total de la flota de Dubrovnik en la década de 1580 se ha calculado en 40.000 toneladas.[30] Dubrovnik supo sacarle todo el beneficio posible al hecho de ser una ciudad católica y al mismo tiempo vasalla de los otomanos, y también Dubrovnik empezó a abrir sus puertas a los comerciantes no cristianos. Alrededor del año 1500, los gobernantes ragusanos, al observar el constante aumento de judíos en la ciudad a consecuencia de las expulsiones de España y del sur de Italia, quisieron prohibir al principio el asentamiento de judíos, pero más tarde, en 1532, llegaron a la conclusión de que los comerciantes judíos constituían un enlace fundamental en la ruta hacia Ancona, donde se había fomentado intensamente el asentamiento de judíos. Los miembros del consejo de gobierno rebajaron entonces los aranceles aduaneros aplicables a los mercaderes judíos esperando así estimular el comercio. Entre los nuevos colonizadores sefardíes llegaron una gran cantidad de médicos, y en el año 1546 había aparecido un pequeño gueto que a diferencia del de Venecia, se había instalado en una zona que no era ni desagradable ni remota: estaba situado cerca del palacio Sponza, el edificio de aduanas, junto a la Stradun o Placa, la atractiva calle mayor de Dubrovnik. Aunque un gran terremoto en el año 1667 obligaría a reconstruir una gran parte de esta zona, en la actualidad todavía pueden distinguirse el gueto y su antigua sinagoga.[31]

Dubrovnik se convirtió en una ciudad cosmopolita. El siglo XVI fue una época de esplendor cultural en la que la literatura en croata se estudiaba igual que los textos latinos; el dramaturgo Marin Držić estuvo influenciado por la obra del antiguo dramaturgo romano Plauto, y ha sido objeto de una gran atención, no solo por parte de los nacionalistas croatas, sino también de los yugoslavos seguidores de Tito que vieron en él a un precursor y heraldo del socialismo. Los franciscanos y los dominicanos, por su parte, acumularon impresionantes bibliotecas que todavía sobreviven; los estilos artísticos, bastante dependientes del arte de las Marcas italianas o de Venecia, constituyen un testimonio más de la gran influencia de la cultura italiana que convivía con la croata.[32] De hecho, el italiano seguía siendo la lengua del gobierno. Las ciudades portuarias del Adriático (incluida Venecia) eran lugares donde las culturas de Oriente y Occidente crearon una mezcla caleidoscópica.

Dubrovnik estaba orientada a tierra y al mar al mismo tiempo. Era el punto desde donde se distribuían y comercializaban las pieles procedentes del interior bosnio, y la ciudad importaba curtidos de la cercana ciudad de Trebinje y de las más lejanas Mostar y Novi Pazar, aunque los ragusanos también hacían llegar curtidos desde la costa de Bulgaria a través del mar de Mármara, el Egeo y el Jónico.[33] Los ragusanos, a principios del siglo XVI, eran grandes especialistas del comercio de tejidos de lana europeos (y de los suyos propios, producidos a partir de lana de los Balcanes). En la segunda mitad del siglo, no obstante, y debido a la competencia que les hacían los venecianos, que alejaron su actividad de Dubrovnik y la dirigieron hacia su nuevo puesto avanzado de Split, de la que hablaremos un poco más adelante, se vieron obligados a desviar una gran parte del comercio de la lana por rutas terrestres que cruzaban los Balcanes. La otra dificultad a la que se enfrentaron tanto los ragusanos como los venecianos era la llegada de nuevos competido-

res desde el mar del Norte: los holandeses y los ingleses, de quienes trataremos también más adelante.[34] En la segunda mitad del siglo XVI, la inseguridad cada vez mayor de las rutas marítimas del Mediterráneo occidental debilitó a la próspera colonia ragusana en Londres, y ni siquiera la neutralidad de los ragusanos pudo protegerlos de las elevadas primas de los seguros marítimos.[35] Por otra parte, como veremos, la piratería de sus compatriotas croatas, los uskok, que poblaban las angostas ensenadas y las pequeñas islas cercanas al norte de Dubrovnik, era una irritación constante.

Durante el siglo XVI, no obstante, las rutas terrestres adquirieron una creciente importancia en detrimento del tráfico marítimo, que vio disminuir su importancia.[36] Fernand Braudel interpretó que este cambio era una de las transformaciones del siglo XVI, pero lo cierto es que la tendencia se había iniciado antes, cuando Ancona, Dubrovnik y algunos otros centros se convirtieron en los puntos de contacto entre el mundo otomano y Europa occidental, puesto que cada bando, incluso en tiempos de conflicto, seguía deseando los productos del otro. Braudel insistía en que un factor determinante de este cambio fue la cría intensiva de mulas en Chipre, Andalucía, Nápoles y otros lugares, pero (por mezclar metáforas) esto sería poner el carro delante del caballo. ¿Por qué razón se convirtieron las mulas en el medio de transporte preferido, en sustitución de los barcos? Una respuesta es que la seguridad en el mar había disminuido tanto, que el transporte terrestre, antes considerado lento y costoso, ganó una ventaja comparativa sobre el transporte marítimo. Por ejemplo, a finales del siglo XVI, la seda cruda se enviaba desde Nápoles hasta Livorno, y de ahí, por tierra, a Alemania y Flandes. Dubrovnik aumentó su participación en el comercio balcánico a través de Bosnia-Hercegovina, y el entusiasmo de los ragusanos por los largos viajes marítimos hasta Inglaterra, el mar Negro o el Levante disminuyó.[37] Braudel vio incluso en

la aparición de nuevos centros de comercio en las costas mediterráneas la demostración de la mayor vitalidad de las rutas terrestres, en lugar de las marítimas: el auge de Esmirna que, a principios del siglo XVII, daba acceso, a través de Anatolia, a las riquezas de Persia; los intentos de Venecia de abrirse nuevas rutas comerciales a través de Kotor y de la «montaña negra» de Montenegro. Más destacable aún fue el proyecto del marrano Daniel Rodríguez, que propuso convertir Split en la principal ciudad veneciana en la costa oriental del Adriático, una propuesta que impulsó la reconstrucción de esta antigua ciudad y la creación, en el año 1600, de un dinámico centro de comercio especializado en productos orientales como la seda, las alfombras y la cera.[38] Los otomanos accedieron con entusiasmo a estos planes, e instalaron vigías a lo largo de las carreteras que cruzaban los Balcanes. Las grandes galeras venecianas realizaban ahora modestos viajes que recorrían la tercera parte del Adriático hasta Split, en lugar de salir del Adriático en dirección a Alejandría y Southampton; pero incluso en estas breves travesías se arriesgaban a sufrir los ataques de los piratas croatas.[39] La tendencia a rutas marítimas más cortas y locales ya se había iniciado después de la peste negra (ya se han citado antes los casos en aguas españolas). La desaparición de las rutas de larga distancia fue un proceso gradual; la importancia del mar Mediterráneo como medio de comunicación estaba empezando a disiparse.[40]

Prescindiendo de los efectos de la guerra y de la piratería, la apertura del Atlántico estimuló y revitalizó las economías de los territorios del norte de Europa, y el centeno del Báltico se convirtió en el gran artículo de comercio en el norte. En ocasiones, se ha achacado la culpa del azote de la inflación en España y en Europa occidental a la llegada de ingentes cantidades de plata americana en este período.[41] El Cuarto Mediterráneo no se había simplemente fracturado a consecuencia del conflicto entre

los Habsburgo y los otomanos, sino que también había sido marginalizado a consecuencia de la vigorosa expansión de la economía atlántica. Con todo, la imagen no es tan sombría. Barcelona, por ejemplo, no había sido borrada por completo del mapa comercial, aunque la mayor parte de las historias de la ciudad parecen perder interés en ella una vez que los días de su gloria medieval tocan a su fin. Los contratos de construcción naval seguían llegando en gran número para satisfacer las necesidades de las flotas que se enviaban a luchar contra los turcos y los corsarios berberiscos, y los tejidos catalanes encontraron un nuevo mercado en el Nuevo Mundo. Es muy posible que la actividad comercial de Barcelona viviera una expansión en el siglo XVI, aunque estuviera más orientada hacia el interior español y se centrara menos en el mar, lo que encaja en el patrón general del cambio de las rutas marítimas a las rutas terrestres. En el mar, los comerciantes genoveses y del sur de Francia se fueron colocando gradualmente en una posición de liderazgo del comercio que salía de Barcelona, y los genoveses acabarían haciéndose con el control del comercio de las islas del Mediterráneo occidental, donde los catalanes habían ocupado la posición dominante durante tres siglos. En Barcelona, en el año 1591, se hicieron llamamientos a la expulsión de los genoveses de la ciudad, aunque la hostilidad hacia los comerciantes italianos en España no era ninguna novedad. Por otra parte, una gran cantidad de colonizadores franceses llegaron a Barcelona, hasta tal punto, que en el año 1637, según algunos cálculos, el 10 por 100 de su población era de origen francés.[42] En el sur de Italia, los genoveses no solo asumieron el control de los contactos a larga distancia, sino que además gestionaban las finanzas del reino español de Nápoles.[43] De hecho, Génova se convirtió en el banco del imperio español, y la corona dependía casi por completo de los créditos concedidos por la banca genovesa, garantizados por pagarés sobre la plata americana.[44]

III

Los exiliados judíos expulsados de España y de Portugal fueron algunos de los que encontraron una nueva vocación en la superficie del Mediterráneo. Dos de ellos alcanzaron fama internacional y participaron directamente en la secuencia de acontecimientos que desembocaron en la pérdida de Chipre, conquistada por los otomanos, y en la gran batalla naval de Lepanto. Beatriz Mendes de Luna nació en Portugal alrededor del año 1510, varios años después de la conversión en masa de los judíos portugueses que tuvo lugar en 1497. La familia de Beatriz vivía en Flandes, cuyo monarca Carlos V, era también el rey de España, y pese a que varios miembros de la familia Mendes estaban asociados a miembros de la familia imperial, la familia de Beatriz fue considerada sospechosa de herejía; el problema de acumular tanta riqueza era que daba una falsa sensación de seguridad, y los marranos ricos, que fuera por razones pías o impías, siempre acababan convirtiéndose en objetivos fáciles.[45] Carlos V estaba convencido de que todos esos dudosos judíos conversos tenían algo que ver con la expansión del protestantismo en sus reinos germanos. En 1545, Beatriz de Luna y sus familiares más cercanos abandonaron Flandes a toda prisa y se dirigieron a Venecia, aunque también en esta ciudad cayó sobre Beatriz la sospecha de judaizarse, tras lo cual, encontró un refugio más seguro en Ferrara, donde los príncipes de Este habían adoptado una actitud más tolerante hacia los nuevos cristianos inmigrantes, que traían prosperidad, pericia médica y música de calidad a su cada vez más magnífica ciudad. Beatriz de Luna recuperó su prosperidad y se reinventó, o redescubrió, como Gracia Nasi, viviendo abiertamente como judía y dando apoyo a los refugiados marranos que llegaban huyendo de la Inquisición; la primera traducción al castellano de la Biblia hebrea que se imprimió, destinada a lectores judíos y cristianos por igual, la «Biblia ladina de Ferrara», estaba dedicada a ella.[46] Al llegar el

año 1552, doña Gracia había conseguido atraer de nuevo tanta atención de los inquisidores que empezó a sentirse incómoda en Italia; emprendió entonces el viaje hacia Constantinopla, a lo grande, acompañada por un séquito de cuarenta jinetes para protegerla en su viaje a través de los Balcanes. El gobierno ragusano hizo gala de una gran previsión al acogerla con los brazos abiertos, puesto que una vez instalada en Constantinopla, los apoderados de doña Gracia en Dubrovnik aumentaron la actividad comercial de la ciudad.[47] El sultán permitió que doña Gracia y los que la rodeaban siguieran vistiendo al modo veneciano, en lugar de exigirle que adoptara las vestiduras designadas para uso de los judíos. Doña Gracia, no obstante, no le había dado la espalda a Occidente, sino que, por el contrario, mantuvo su interés por Italia y el Mediterráneo, informada por su resolución de defender a sus correligionarios.

Doña Gracia dejó clara la solidez de su resolución cuando, en 1555, la Inquisición pontificia cayó sobre Ancona a la caza de herejes entre el centenar aproximado de «portugueses» que comerciaban en la ciudad y que habían sido alentados en el pasado a instalarse en ella. La persecución de marranos anunciaba la nueva y agresiva política del papa Pablo IV, que también encerró a los judíos de Roma en un angosto gueto; al papa, la expansión de lo que él consideraba falta de fe en una ciudad comercial bajo jurisdicción de los estados pontificios, le parecía un auténtico escándalo. En consecuencia, los inquisidores detuvieron a los portugueses, confiscaron sus bienes (se dice que por valor de 300.000 ducados) y quemaron a 26 de ellos en la hoguera. Doña Gracia logró hacerse escuchar por el sultán y, en marzo de 1556, Solimán el Magnífico le envió una famosa carta al papa Pablo, por medio de un emisario de su aliado, el rey francés, en la que exigía la liberación de todos los prisioneros judíos vasallos del sultán; Solimán hacía hincapié en que su tesorería había perdido 400.000 ducados, expresándose, eso sí,

en términos muy corteses, y en la carta, se describía a sí mismo como «gran emperador de todos los demás emperadores» y reconocía en el papa al «alto y poderoso señor de la generación del Mesías Jesús».[48] El papa, en respuesta, declaró que estaba dispuesto a perdonar la vida y las propiedades de los súbditos turcos, pero que la quema de los otros nuevos cristianos continuaría, y defendió su buena voluntad hacia los judíos no convertidos, que, argumentaba, quedaba demostrada por la creación de un gueto especial a ellos destinado en Ancona (y lo decía sin ironía alguna). Cuando estas noticias llegaron a Constantinopla, el círculo de doña Gracia empezó a organizar y coordinar un boicot contra el comercio de Ancona. Algunos marranos habían huido hacia el norte, hasta el puerto de Pesaro, en los dominios del duque de Urbino, y así, ante la intensa irritación de los anconitanos, la actividad comercial se alejó de su propio puerto, que tantos éxitos había cosechado durante el medio siglo anterior, y se trasladó a una ciudad rival hasta aquel momento insignificante.[49]

Las instalaciones del puerto de Pesaro, sin embargo, eran muy inferiores, y los judíos de Ancona que no eran marranos temieron muy en serio que sufrirían las consecuencias del boicot de los turcos igual que sus vecinos cristianos. Las disputas también estallaron en el imperio otomano, donde los rabinos sefardíes se negaron a ser guiados por una mujer rica y autoritaria que había sido educada en la fe cristiana en Portugal. No veían en doña Gracia a una nueva Ester que protegería y salvaría a los comerciantes judíos, pese a toda la munificencia demostrada construyendo sinagogas y escuelas por todo el imperio. El boicot quedó en agua de borrajas y Ancona sobrevivió. Una mujer no podía estrangular a Ancona, ahora bien, los gobernantes de la ciudad sabían que un boicot turco liderado por los judíos sefardíes significaría el fin de su prosperidad. Reconocieron la gran influencia que ejercía este grupo, buen cono-

cedor del mundo, y también su habilidad en cruzar fronteras políticas, culturales y religiosas, aun a riesgo de quedar atrapados en estallidos locales de persecución. Los expulsados de España y Portugal se habían desplazado hacia el este (y en algunos casos, hacia el norte, hacia los Países Bajos), pero su diáspora no se limitó a tomar la forma de nuevos asentamientos en tierras alejadas de Iberia, sino que dio nacimiento a toda una red marítima, que en su punto de máximo apogeo llegó hasta Brasil y las Indias Occidentales en una dirección, y hasta Goa y Calicut en la otra.[50] Los judíos ibéricos ocupaban una parte del mundo comercial mucho más amplia que sus antepasados, los mercaderes de la Genizah de cinco siglos antes. La expulsión de los judíos de España había sido una tragedia y un desastre para quienes la sufrieron, pero la siguiente generación transformó la destrucción en regeneración.

A doña Gracia se le había unido en Constantinopla, su sobrino y yerno, João Minguez, quien, tras su circuncisión, adoptó el modesto nombre de José Nasi, que significaba «príncipe». José tuvo una carrera todavía más espectacular que la de su tía. Tuvo el acierto de darle su apoyo al candidato ganador en la lucha por el poder que siguió a la muerte de Solimán el Magnífico en 1566, y se convirtió en un consejero de confianza del sultán Selim II, Selim el Beodo, quien, según se ha dicho, prefería la botella a la batalla.[51] El vino hizo la fortuna de José Nasi, igual que precipitó la caída de su señor. Aunque Solimán, en obediencia a la ley islámica, había prohibido la venta de vino en Constantinopla, le concedió a José Nasi el monopolio del transporte de vino en tránsito por Constantinopla procedente de Creta, una posesión veneciana, y con destino a Moldavia; gracias a este transporte, el imperio otomano obtenía jugosos ingresos de hasta 2.000 ducados anuales en concepto de impuestos. Los ingresos de José aumentaron cuando la prohibición del vino en la capital se relajó para permitir que judíos y

cristianos comerciaran con este producto, lo que significó, por supuesto, que el vino se filtrara en la economía en general (aunque ya fluía en abundancia hacia el palacio de Topkapi).[52] Un lugar que había sido celebrado en la Antigüedad clásica por su vino era Dyonisos, en la isla de Naxos, en las Cícladas, y por lo tanto parecía lo más adecuado que a José se le concediera el título de duque de Naxos tras el ascenso al trono de Selim. La isla había permanecido bajo el protectorado bastante libre de Venecia hasta 1536, año en el que los turcos se hicieron con el control de la isla, y habían permitido que su duque siguiera gobernando a condición de que pagara el oportuno tributo; los griegos ortodoxos que vivían en Naxos se quejaron de las malas prácticas de su gobernante ante la Puerta Sublime, y a Selim se le ocurrió que nombrar un duque judío no podría ser peor que tener a uno católico. En realidad, los habitantes de Naxos eran hostiles a cualquier gobierno impuesto desde el exterior, aunque Nasi pasó la mayor parte de su tiempo en Constantinopla, donde vivía rodeado de lujo y grandiosidad, y muy orgulloso de su título.

José tenía la vista puesta más allá del Egeo, y preparó un plan para alentar el asentamiento de los judíos en Tiberíades, en Galilea.[53] Los judíos sefardíes de inclinaciones místicas de la cercana Safed carecían de una fuente de ingresos sólida, pero intentaron estimular una industria textil, e incluso una imprenta; el duque de Naxos vio su salvación en la seda, y les propuso crear una plantación de moreras; también organizó el transporte de lana española hasta Tiberíades a través del Mediterráneo, con la esperanza de impulsar una industria textil a imagen y semejanza de la veneciana.[54] Quería atraer colonizadores desde países tan lejanos como Italia, habida cuenta de que una nueva oleada de persecuciones en los estados pontificios estaba empujando a cientos de judíos a instalarse en los más tolerantes

territorios otomanos del este. Una carta que circuló entre las comunidades judías del Mediterráneo afirmaba en un lenguaje rotundo:

> Hemos oído desde el rincón del país las canciones de gloria dirigidas al justo, el Nasí, el mencionado señor, que ha prodigado dinero de su bolsa y dispuesto en muchos lugares como Venecia o Ancona, barcos y ayuda, a fin de poner término a los quejidos de los cautivos.[55]

Llegar a Tiberíades no fue fácil. Los caballeros de San Juan abordaron un barco cargado de inmigrantes, se quedaron con la nave y esclavizaron a sus pasajeros. Los colonizadores judíos creían que si repoblaban las antiguas ciudades santas de Palestina, se aceleraría la llegada del Mesías; ni ellos ni José Nasi tenían un concepto coherente de construcción de un estado o principado judío. En cualquier caso, la iniciativa de Tiberíades quedó en nada, porque la región seguía siendo insegura, y los colonizadores no regresarían hasta mediados del siglo XVIII, esta vez, para quedarse.[56]

IV

El duque de Naxos ejerció una considerable influencia en la corte otomana. En 1568, exasperado por los intentos de recuperar la mayor parte de sus inmensas propiedades y fortuna que los franceses le habían requisado, convenció a Selim de que promulgara un decreto que dictara que una tercera parte de los artículos a bordo de los barcos franceses serían expropiados a menos que se satisficieran las reivindicaciones del duque. El objetivo de dicho decreto era el comercio francés en dirección al Levante que pasaba por Alejandría, pero provocó una alteración inesperada cuando los funcionarios de aduanas en Egipto dieron por sentado que se aplicaba también a los barcos de Venecia y de Dubrovnik. El decreto del sultán conmocionó a la corte francesa, que entendió que se trataba de una ruptura de la antigua alianza con Turquía, todo ello a beneficio de los intereses privados de un solo hombre (y para colmo, un judío) que pretendía haber sido agraviado. Aunque las relaciones entre el

rey francés y el sultán otomano se recompondrían de forma gradual, José Nasi nunca consiguió satisfacer por completo sus reclamaciones.[57] El sultán estuvo dispuesto a escucharle de nuevo, pero no lo hizo hasta 1569, mientras los otomanos planeaban la invasión de Chipre. Cuando en septiembre de aquel mismo año una enorme explosión destruyó el polvorín del arsenal veneciano y cuatro galeras, unos pintorescos rumores atribuyeron lo que era, casi sin ninguna duda, un accidente previsible a las malignas maquinaciones del judío de Naxos. Es cierto que José Nasi estaba resentido con Venecia porque había tratado con malos modos a su famosa tía, y también porque los venecianos querían controlar sus islas en las Cícladas. Se dijo que Selim el Beodo, entre dos luces, le había prometido a Nasi el trofeo último, la corona de Chipre, que los otomanos habían decidido arrebatarle a los venecianos, y la historia fue adornada con más fábulas aún, según las cuales el duque habría encargado una corona para lucir en el gran día de su triunfo, y que tenía un estandarte con una inscripción que decía «Jose Nasi, rey de Chipre». Con más precisión, los observadores venecianos opinaban que José Nasi estaba presionando para que se lanzara un ataque contra Chipre pese a las recomendaciones contrarias del Gran Visir, Mehmet Sokollu.[58] Como era habitual, la política turca tardó algún tiempo en ser formulada, y los partidarios de la paz y los de la guerra eran muy elocuentes. Aun así, los rumores de un ataque contra Chipre ya se habían extendido en enero de 1566, cuando el *bailo* veneciano responsable de sus compatriotas en Constantinopla informó de que ya se estaban haciendo planes; en septiembre de 1568, la llegada de una flota turca de 64 galeras a Chipre, en teoría una visita de buena voluntad, alarmó todavía más a los venecianos. Los turcos examinaron con gran naturalidad las fortificaciones de las dos ciuda-

des que necesitarían conquistar, Nicosia en el interior y Famagusta en la costa oriental, y entre los visitantes se encontraba el duque de Naxos.[59]

Chipre era un objetivo evidente, una posesión cristiana aislada en el extremo más remoto del Mediterráneo oriental. En el pasado reciente (en 1566), los turcos habían expulsado a los genoveses de Quíos, su última base en el Egeo. La presencia de estos enclaves cristianos desviaba la atención de los otomanos de otras necesidades más urgentes, por ejemplo, la lucha contra los monarcas safávidas de Persia y el deseo de mantener las aguas del océano Índico despejadas de sus nuevos rivales, la flota portuguesa de India. Chipre les daba refugio a los piratas cristianos que asaltaban los barcos que transportaban cereales, y ahora que la producción de trigo estaba disminuyendo, se hacía necesario proteger las rutas de transporte de cereales en dirección a Constantinopla y otros centros importantes. La intromisión de los piratas cristianos en el tráfico de peregrinos que cruzaba estas aguas hasta las ciudades santas del islam en Arabia era otro motivo de queja. Los apologistas musulmanes de la guerra argumentaban que, en el pasado, la isla había estado ocupada y gobernada en algunas ocasiones por los musulmanes, o que, al menos, los chipriotas habían pagado tributo a los musulmanes; era una regla fundamental que los territorios que en el pasado habían formado parte de *dar al-Islam* fueran recuperados en cuanto fuera posible. De hecho, cuando los venecianos objetaron la creciente amenaza a Chipre, Sokollu respondió que la cuestión se hallaba ahora en manos de los expertos en ley islámica, liderados por el Gran Muftí, y no le conmovió que le recordaran las muchas décadas de buenas relaciones entre turcos y venecianos.[60] Ahora, sin embargo, la Puerta Sublime les lanzó un ultimátum a los venecianos exigiéndoles que entregaran la isla si querían evitar la guerra.

Al mismo tiempo que se endurecía la actitud de los otomanos, lo hacía también la de Felipe II, aunque, como ya era habitual, le preocupaba dónde podría encontrar los fondos necesarios para financiar una flota; sus tropas de Flandes estaban empantanadas, literalmente, combatiendo contra los protestantes y otros insurrectos que se habían rebelado contra la corona española. Felipe confiaba en que el papa pudiera recaudar los fondos necesarios para su guerra. Él podía aportar la mitad de los fondos necesarios, y los venecianos, la cuarta parte.[61] Empezó entonces un largo e interminable regateo, no solo con relación a las finanzas, sino también sobre la cadena de mando. Los acontecimientos en los Países Bajos desviaron algo menos la atención de Felipe II cuando el duque de Alba impuso una severa y frágil paz en Flandes.[62] En el interior de España, la rebelión de los moriscos, muchos de los cuales seguían apegados a su religión ancestral, consumió los recursos de la corona y retrasó la llamada de Felipe a crear una Liga Santa; también restó urgencia a la creación de dicha liga, porque la amenaza de un ataque contra España de los turcos, con el apoyo de los monarcas de Berbería y de los moriscos, despertó nuevos temores del regreso inminente de los ejércitos musulmanes al suelo español.

Todas estas dudas y vacilaciones les dieron a los turcos la libertad de lanzarse sobre Chipre. A primeros de julio de 1570 llegó a la isla un inmenso ejército de unos cien mil hombres y una flota de unos 400 barcos, 160 de ellos, galeras.[63] Los turcos decidieron que el primer objetivo a atacar sería Nicosia, en el interior, aunque los venecianos se habían puesto a trabajar en la restauración y la ampliación de sus fosos, taludes y murallas. Nicosia resistió durante un tiempo, pero después de desesperados combates en el interior de las murallas, los soldados turcos consiguieron su desagradable trofeo: el derecho a matar, violar y despojar a sus habitantes de sus bienes, todo ello mientras las potencias occidentales seguían discutiendo, ignorantes de lo

que estaba sucediendo en Chipre. Al final, una flota que no llegaba a los 200 buques de guerra zarpó con destino a Chipre, a mediados de septiembre, y no se enteraron de la derrota de Nicosia hasta que pusieron rumbo al este; la incertidumbre sobre qué hacer provocó nuevas discusiones entre el almirante de Felipe II, Gian Andrea Doria, y el comandante del papa, Marcantonio Colonna. Ni Doria ni Colonna intentaron nada para disputarles Nicosia a los turcos, una decisión sensata, puesto que Doria tenía seguramente razón: sin un inmenso ejército y una armada mucho mayor no tenían ninguna posibilidad de recuperar la isla. El asedio de Malta se había concentrado en el límite exterior de una pequeña isla, pero Chipre era harina de otro costal.[64] Uno de los motivos de esperanza era Famagusta, que todavía no había caído ante los turcos, puesto que poseía su propia y sólida línea de defensa y que, en teoría, podía ser aprovisionada desde el mar. En el invierno de 1571, y tras la retirada de la mayor parte de la flota turca de las aguas alrededor de Famagusta, pareció presentarse una oportunidad; una escuadra veneciana consiguió penetrar en las débiles defensas turcas, pero solo dejó atrás a 1.319 soldados, lo que elevaba el número total de defensores a 8.100. En Constantinopla, Mehmet Sokollu calculó que este podría ser un buen momento para hablar de paz con los venecianos, aunque, por supuesto, tendrían que rendir Famagusta, y el gran visir dudaba de que realmente tuvieran los medios o la voluntad de luchar.[65] Ahora bien, Venecia estaba de un humor agresivo, y los venecianos consiguieron incluso conquistar Durazzo, que habían perdido a principios de siglo y que para ellos tenía el mismo valor estratégico que Chipre para los turcos. Venecia rechazó la oferta de quedarse con una estación comercial en Famagusta a cambio de la cesión de la isla. En cualquier caso, las negociaciones en otro ámbito estaban llegando a su fin. Se formó la Liga Santa, un ambicioso ejército cruzado que unió al papa, a Venecia y a España, y Feli-

pe consiguió un acuerdo según el cual algunos de sus objetivos más deseados, en especial la guerra en el noroeste de África, serían los objetivos permanentes de la liga.[66] El almirante de la flota sería el joven pero enérgico hijo ilegítimo de Carlos V, don Juan de Austria.

La construcción de la gran flota de la Liga Santa prosiguió mientras Famagusta resistía. Los turcos enviaron al Jónico y al sur del Adriático una flota que, a su paso por Creta, una posesión veneciana, asaltó la isla, desviando así la atención de la flota veneciana de sus otros objetivos. Entre las fortalezas costeras que ahora habían caído en poder de los turcos se encontraba Ulcinj, justo al norte de la actual frontera entre Montenegro y Albania. Los barcos turcos hostigaron a sus enemigos en puntos tan al norte como Korčula y Dubrovnik (aunque los ragusanos lograron mantener su neutralidad, que ambos bandos pusieron mucho cuidado en respetar).[67] Después, los turcos pusieron rumbo a Zandar, al norte del Adriático y peligrosamente cerca de la propia Venecia, donde con toda seguridad resucitarían los recuerdos de la guerra de Chioggia de 180 años atrás. Aun así, el objetivo era asustar a Venecia, más que aplastarla, y convencer a los venecianos de la fragilidad de su imperio y de la inutilidad de resistir al poder de los otomanos. Por otra parte, tras meses de bombardeos, la destruida ciudad de Famagusta estaba dispuesta a rendirse. A primeros de agosto, el comandante veneciano Bragadin se presentó en la tienda del comandante turco Lala Mustafá. El ambiente se enrareció cuando Mustafá se enteró de que cincuenta peregrinos musulmanes encarcelados habían sido ejecutados, y el disgusto de Lala se transformó en furia. Los acompañantes de Bragadin fueron asesinados allí mismo, y Bragadin fue mutilado; diez días más tarde, fue despellejado vivo y su piel, rellenada de paja, exhibida triunfalmente por todo Chipre, antes de ser enviada a Constantinopla.[68] Se trataba de un mensaje destinado no solo a la corte

de Constantinopla, y más en especial a Mehmet Sokollu, sino también a los venecianos: Lala Mustafá, con su espantoso comportamiento, esperaba socavar la credibilidad de aquellos que todavía creían que la paz con Venecia era posible.[69] Este tipo de brutal persuasión ya no era necesaria: la flota de la Liga Santa estaba casi a punto de hacerse a la mar. Las noticias de la caída de Famagusta alcanzaron a la flota cristiana frente a la costa de Corfú, y estas noticias no hicieron más que fortalecer su resolución.[70]

La gran batalla de Lepanto que siguió, a la entrada del golfo de Corinto, se ha considerado durante mucho tiempo una de las batallas navales decisivas de las historia: «el más espectacular de los acontecimientos militares del siglo XVI en el Mediterráneo», según Fernand Braudel, cuyo estudio del mundo mediterráneo en la época de Felipe II termina con una crónica de esta batalla. «No cabe duda de que, en este caso, don Juan fue el instrumento del destino», proclamaba Braudel, no sin una cierta pedantería y en tono misterioso. Una batalla en la entrada del Adriático tenía un significado diferente al que pudiera tener un asedio en el estrecho de Sicilia. En los meses anteriores a la batalla, los turcos habían dejado entrever que aspiraban a conseguir el control del Adriático, y sus ataques por mar habían ido acompañados de ataques terrestres lanzados desde las posesiones turcas de Bosnia en dirección a las posesiones venecianas a la entrada del Adriático. Estos ataques no estaban simplemente motivados por el deseo de ampliar su imperio o de expandir la ley islámica. Como quedará claro más adelante, los turcos también habían respondido a las provocaciones de los piratas y bandoleros eslavos cristianos del norte de Dalmacia, los cruzados uskok.

El equilibrio entre las fuerzas rivales era muy delicado. La cantidad de soldados a bordo de los barcos de ambos contendientes era similar: alrededor de los 30.000 hombres, aunque es

posible que los soldados turcos tuvieran más experiencia.[71] Los barcos turcos superaban en número a los barcos cristianos: apenas 200 los cristianos, y tal vez 300 los turcos, que el almirante otomano, Müezzinzâde Alí, alineó en forma de semicírculo esperando así poder rodear la flota cristiana con la suya mientras el centro de su línea intentaba romper la línea de los cristianos y dividir su flota en fragmentos más digeribles.[72] Los barcos occidentales, no obstante, estaban construidos para durar, mientras que una parte de la flota otomana, construida con madera «verde», era considerada como consumible, adecuada para navegar un par de temporadas antes de ser sustituida. La flota otomana estaba compuesta sobre todo de galeras ligeras de borda baja, más vulnerables, pero también capaces de maniobrar en aguas interiores menos profundas en las que esperaban poder rodear a los barcos cristianos más pesados; Venecia también prefería las galeras relativamente ligeras.[73] La armada cristiana poseía el doble de cañones que la turca, aunque los turcos llevaban un gran número de arqueros; los cañones causaban estragos, pero se tardaba en cargarlos, mientras que los arqueros podían cargar en un santiamén.[74] Ambos bandos utilizaban arcabuces de llave de mecha, armas de mano que no eran demasiado precisas pero que podían recargarse en un tiempo razonablemente rápido, y que habían sustituido a los letales arcos de la Edad Media.[75] El buque insignia español, el *Real*, llevaba 400 arcabuceros sardos; el buque insignia otomano, el *Sultana*, solo la mitad.[76] A todo lo anterior, había que añadir los problemas creados por el angosto campo de batalla, las islas Curzolari, al este de Ítaca, donde los estrechos canales obstaculizaban el rápido despliegue de las galeras.[77]

En estas circunstancias, era previsible que la batalla acabara con una espantosa cantidad de bajas. La armada de la Liga Santa estaba convencida de que había llegado el momento crucial de la lucha contra los turcos, y las impresionantes acciones de

bravura bajo el fuego de los turcos causaron numerosas muertes. El almirante veneciano, Agostino Barbarigo, sin mostrar ninguna consideración por la seguridad de su nave, lanzó el buque insignia de la Serenísima República contra las galeras otomanas que habían iniciado el avance e intentó interponerse en su camino. Un capitán veneciano tras otro cayó muerto, miembros de las grandes dinastías venecianas como los Querini o los Contarini. Barbarigo siguió adelante a pesar de todo y cometió la imprudencia de alzar su catalejo en el preciso momento en el que una lluvia de flechas caía sobre su barco, una de las cuales se le clavó en el ojo hiriéndole de muerte, que le sobrevino poco tiempo después, en su camarote. Sin embargo, las galeras pontificias y las napolitanas incorporadas a la escuadra veneciana llegaron por detrás y, minuto a minuto, los turcos fueron arrinconados y obligados a retroceder.[78] El fuego pesado de los cañones disparado desde las proas de las galeazas venecianas desgarró los barcos turcos, y los esclavos encadenados a los bancos de remeros fueron arrastrados hasta el fondo del mar con los destrozados restos de su galera. El humo del incesante fuego de los cañones obstaculizó la visión de los arqueros turcos. La carnicería era cruel, repugnante y fanática.[79] Por fin, las tropas de asalto cristianas abordaron la nave capitana turca de Müezzinzâde Alí, que murió luchando como un hombre; su cabeza fue colocada en lo alto de una pica para infundirles moral a los cristianos.[80] La muerte de Alí no puso fin a los combates, puesto que los barcos argelinos se incorporaron también a la batalla. Al caer la noche, la flota de la Liga Santa se retiró de las aguas teñidas de rojo y buscó refugio ante la tormenta que se acercaba. A la mañana siguiente, la visión de muerte y destrucción dejó claro que la Liga Santa no solo había logrado una inmensa victoria, sino que además la cantidad de muertos de los turcos eran imposible de contar. Tal vez 25.000, o incluso 35.000 soldados habían muerto en el bando de los turcos, no

solo esclavos de galeras, sino capitanes y comandantes, mientras que las bajas cristianas, aunque también considerables, eran mucho menores: ocho mil muertos y un número aún mayor de heridos (de los cuales 4.000 no tardarían en morir); unas dos terceras partes de las bajas eran venecianos, un duro golpe a la mano de obra especializada que a la ciudad le resultaría seguramente difícil soportar. Por otra parte, al menos doce mil cristianos encontrados a bordo de las galeras turcas fueron liberados.[81]

En Venecia, las noticias de la victoria, pese a las cuantiosas bajas sufridas, aliviaron la angustia que habían sentido los venecianos tras la pérdida de Chipre. Los venecianos se dieron cuenta de la magnitud de la victoria cuando llegó un barco desde Lepanto llevando a remolque las enseñas del enemigo vencido; la victoria fue celebrada en Venecia, en Roma y también en Italia y en España, no solo con hogueras y fiestas, sino, de una forma más permanente, en inmensos frescos y pinturas en el palacio del dogo y otros edificios públicos.[82] Y sin embargo, desde un punto de vista estratégico, la batalla no fue más que un empate, puesto que en los años siguientes, ninguno de los bandos tendría los hombres, madera o suministros suficientes para armar una nueva flota de esta envergadura, o para arriesgar las que tenían en otras grandes batallas.[83] A don Juan de Austria le hubiera gustado aprovechar este éxito y seguir en dirección a Constantinopla, pero Felipe II, haciendo gala de su prudencia habitual, creyó que sería mejor que las galeras que habían sobrevivido a la batalla pasaran en invierno en Italia.[84] Es cierto, como afirmaría Braudel, que la victoria de Lepanto contribuyó a proteger Italia y Sicilia de nuevos ataques, pero el asedio de Malta ya había garantizado que los cristianos siguieran controlando las aguas de Sicilia. El mapa político del Mediterráneo había sido dibujado en los años y semanas anteriores al 7 de octubre de 1571. Famagusta había caído y los venecia-

nos no tenían ninguna esperanza de recuperar Chipre; Malta había resistido con firmeza, y los turcos se lo pensarían dos veces antes de lanzar un nuevo ataque contra la fortaleza de los caballeros, aun cuando, en el año 1574, regresarían a estas aguas y consolidarían su posición en Túnez. Lo que era importante, insistía Braudel, era que «el encanto de la potencia turca se había roto».[85] Lepanto consolidó una situación que ya existía: el Mediterráneo estaba ahora dividido entre dos importantes potencias marítimas, los turcos en el este, que ocupaban las costas e islas más importantes salvo la posesión veneciana de Creta; y los españoles en el oeste, con el apoyo de las flotas de Malta y de Italia.

Capítulo 5
INTRUSOS EN EL MEDITERRÁNEO, 1571-1650
I

El período entre la batalla de Lepanto y mediados del siglo XVII tiene una cierta unidad. Los piratas berberiscos no desaparecieron, de hecho, se hicieron más piráticos aún, en el sentido de que los otomanos, ahora que la Puerta Sublime ya no pretendía extender su autoridad directa sobre todo el Mediterráneo occidental, les dejaron las manos más libres todavía.[1] El Mediterráneo occidental estaba expuesto asimismo a los brutales asaltos de los corsarios cristianos: a los caballeros de Malta se les habían añadido ahora los caballeros de Santo Stefano, piratas toscanos y guerreros santos de una orden fundada en 1562 por el duque Médicis de Toscana. Igual que los venecianos, regresaron de Lepanto llevando algunas de las enseñas de los otomanos en señal de victoria, y todavía cuelgan de su iglesia de Pisa, una incongruencia que proclama a diario la fe del islam rodeada por el incienso del ritual católico. Sería ocioso repetir la interminable saga de ataques y represalias donde los caballeros cristianos de Malta o de Santo Stefano se apuntaban tantos contra los corsarios berberiscos; las víctimas más desafortunadas eran siempre los prisioneros que capturaban en las cubiertas de los barcos o en las costas de Italia, España y África (los franceses, gracias a sus relaciones con la corte otomana eran relativamente inmunes a los asaltantes musulmanes) y a quienes esclavizaban. Las galeras de Sicilia seguían patrullando el mar con la esperanza de defender las posesiones italianas del rey de España de los ataques de los salteadores del mar, pero la guerra de galeras a gran escala había tocado a su fin, no solo porque se consideraba que los nuevos tipos de barco eran más eficientes, sino también porque la construcción y el mantenimiento de galeras había alcanzado unos costes prohibitivos. Aun así, los otomanos reconstruyeron su flota de guerra en los

días inmediatamente posteriores a Lepanto, y en Occidente tocaron a rebato: se dio por sentado que los otomanos lanzarían un segundo gran asalto sobre algún objetivo cristiano.

Sin embargo, la Puerta Sublime había perdido el gusto por la guerra naval, y no le importó dejar en paz a los españoles mientras se dedicaba a cultivar su tradicional rivalidad con los emperadores chiíes de Persia. Esta actitud de los otomanos resultaba muy conveniente, puesto que también las obsesiones de los españoles se habían alejado ahora del Mediterráneo; la gran ambición de Felipe II consistía en derrotar a un nuevo tipo de infiel que se estaba extendiendo e infestando todo el norte de Europa, los protestantes. Felipe II había quedado atrapado por las guerras contra Isabel de Inglaterra y contra sus súbditos rebeldes de los Países Bajos. No solo había vencido a los otomanos sino que además había acabado con los moriscos, cuyas tierras en Andalucía habían quedado despobladas y abandonadas.[2] Además, había recibido un premio inesperado: Portugal y su imperio de ultramar. En un ataque de bravuconería cruzada, el joven rey Sebastián de Portugal había conducido sus ejércitos a una aplastante derrota en Marruecos en el año 1578; fue sucedido entonces por el último miembro de la casa de Aviz, el cardenal Enrique, que murió sin dejar herederos, y así, en el año 1580, la corona portuguesa pasó a Felipe de España, que no le dio continuidad de forma activa al antiguo sueño portugués de amansar Marruecos.[3] En el seno del inmenso conglomerado de territorios sobre los que gobernaba Felipe en el Nuevo y Viejo mundos, el Mediterráneo parecía bastante pequeño. En el año 1579, un teórico político italiano, Giovanni Botero, publicó una obra, *De la razón de estado* que gozó de gran popularidad en España. Botero sostenía que los estados dispersos son intrínsecamente débiles, pero que los españoles habían conseguido superar este debilidad gracias al uso flexible que hacían de su flota. En el interior del imperio español «ningún

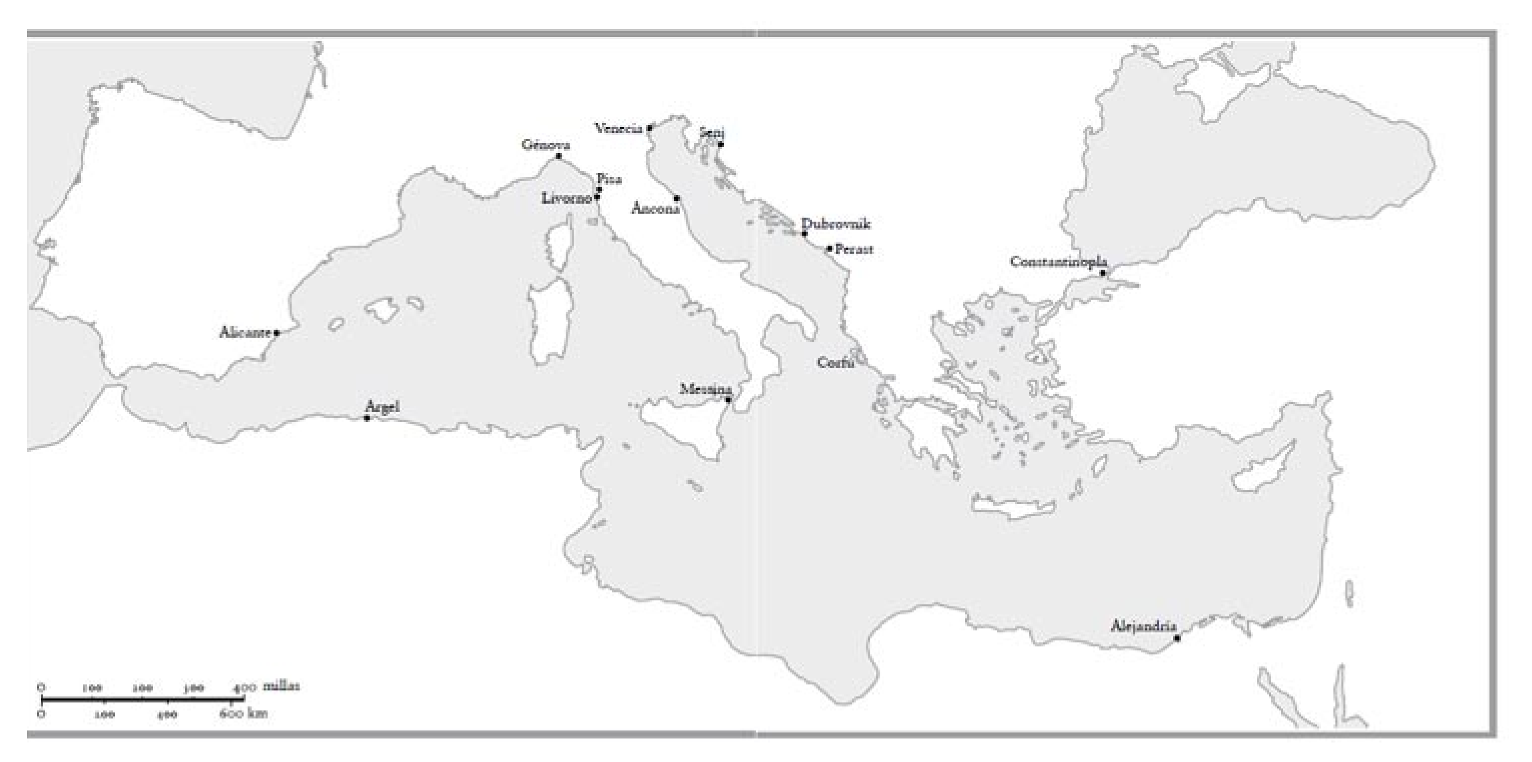
estado está tan distante que no pueda recibir la ayuda de las fuerzas navales», lo que hacía posible que los marinos catalanes, vascos y portugueses unieran la península ibérica, las posesiones italianas de Felipe II e incluso los Países Bajos en una sola unidad: «el imperio, que de otro modo parecería estar disperso y difícil de manejar, puede considerarse unido y compacto, al estar las fuerzas navales en manos de tales hombres».[4]

El apaciguamiento del Mediterráneo fue producto del acuerdo tácito entre los otomanos y los españoles, pero cruzar el mar se hizo todavía más peligroso después que las patrullas españolas decidieran limitarse a proteger las aguas costeras del sur de Italia, Sicilia y España. Los comerciantes judíos y musulmanes vieron cómo los piratas cristianos les robaban su mercancía con regularidad, y unos nuevos y perjudiciales marinos que llegaron a las aguas del Mediterráneo extendieron los peligros. Hablaremos más adelante de estos visitantes. Tras la revitalización de la economía atlántica, los navegantes holandeses, alemanes e ingleses se adentraron profundamente en el Mediterráneo, para comerciar o para ejercer la piratería; después que los mercaderes del norte se apropiaran de una gran parte del comercio de cereales y de especias, tanto en el Mediterráneo como en el Atlántico, la relación entre los dos grandes mares, en constante evolución desde antes de 1300, se intensificó. También aparecieron unos intrusos originarios del propio Mediterráneo que plantearon una grave amenaza a la navegación de las potencias históricamente dominantes. Los uskok de Senj operaban desde una base oculta entre las pequeñas islas y ensenadas del norte de Dalmacia, detrás de las islas de Cres, Krk y Rab. La costa que ahora se considera de gran belleza, en el siglo XVI inspiraba temor. Era una tierra fronteriza entre los territorios otomanos en el interior de los Balcanes y los dominios de los Habsburgo que ocupaban el territorio de lo que en la actualidad son Eslovenia y el norte de Croacia, sin olvidar las po-

sesiones venecianas de la costa del Adriático. En este escenario, los bandidos y corsarios independientes, audaces y con ideas propias podían prosperar, en especial si se presentaban a sí mismos como abanderados de la cruzada cristiana contra los turcos luchando por el bien de la cristiandad, de Austria y de los Habsburgo.[5]

Los uskok se convirtieron en los Robin Hood de las leyendas épicas croatas y, aunque eran pocos y dependían de barcos pequeños, lograron arrinconar a los venecianos en un pequeño rincón del Adriático, una hazaña que hizo de ellos los héroes de una escuela de historiadores nacionalistas, y más tarde socialistas, de la moderna Yugoslavia.[6] Pero que nadie se sienta demasiado romántico con respecto a los uskok. Tenían sus propios líderes patricios, y no eran demasiado diferentes de las bandas de corsarios y ladrones que operaban en las costas musulmanas y cristianas del Gran Mar. El término *uskok* significa «refugiado» e, igual que los piratas berberiscos, sus miembros pertenecían a etnias diversas, los reclutas procedían de las colonias venecianas en el Adriático, Dubrovnik y Albania, y también se alistaban en sus filas marinos italianos y algún que otro renegado musulmán. Algunos de ellos habían nacido súbditos de los Habsburgo, otros, de los otomanos y otros más, de los venecianos; sus orígenes, con el paso de los años, cambiaron un poco, de tal manera que en la década de 1590, una proporción importante de uskoks procedía del interior de Dalmacia, más allá de Zadar y Split, una región sometida a una intensa presión durante el largo conflicto terrestre entre los otomanos y los Habsburgo.[7] En opinión de los venecianos, los uskok eran «antiguos súbditos del turco, huidos a refugiarse en Senj, incapaces de soportar la tiranía de los ministros turcos».[8] Senj parecía ofrecer la oportunidad de recuperarse y prosperar: hombres «apartados del azadón y del arado, harapientos y descalzos, han engordado y se han hecho prósperos en poco tiempo».[9]

Senj no tenía un puerto natural. Cuando soplaba el fuerte viento del norte conocido con el nombre de *bora*, era necesario varar los barcos en la playa y amarrarlos bien para que el viento no los destrozara. La ciudad, sin embargo, estaba bien protegida por una alta y escarpada montaña tras la cual crecía un espeso bosque.[10] En el punto álgido de su actividad, entre la batalla de Lepanto y alrededor del 1610, los uskok instalaron algunos puestos avanzados a una cierta distancia de Senj, llegando incluso, por el sur, hasta la desembocadura del Neretva, no demasiado lejos de Dubrovnik.[11] Eran una panda de incorregibles. Que las autoridades austríacas estuvieran en paz con sus enemigos no les impedía atacar los barcos venecianos o turcos si se les presentaba la oportunidad.[12] En la década de 1590, lejos de acoger a los uskok como refugiados cristianos huidos de los otomanos, los venecianos siguieron tratándolos como criminales peligrosos, pusieron un bloqueo a Senj y ejecutaron a muchos de ellos (aunque, en 1596, el número total de hombres armados en Senj no pasaba de los mil, y en general solían rondar los seiscientos).[13] Los venecianos solo tolerarían a los uskok si aceptaban renunciar a sus malas prácticas y servir con lealtad en las galeras de la Serenísima República.[14]


Venecia
Senj
Génova
Pisa
Livorno
Ancona
Dubrovnik
Perast
Constantinopla
Alicante
Corfú
Mesina
Argel
Alejandría
0 100 200 300 400 millas
0 200 400 600 km

Los bandoleros de Senj habían empezado a amenazar a los barcos turcos en el Adriático ya incluso desde la década de 1520. La buena disposición de los venecianos para firmar tratados con los turcos, y las esporádicas hostilidades entre Venecia y los Habsburgo en los territorios fronterizos eslovenos hacían de ellos una presa fácil. En sus primeros tiempos, a los uskok les bastaba apoderarse de las cargas de pescado, vino, aceite y queso estibadas en las bodegas de los cargueros locales, pero no tardarían demasiado tiempo en especializarse en los ataques a los grandes barcos redondos con destino a Dubrovnik y Ancona, poniendo en peligro la línea de comunicaciones que se extendía por tierra y mar entre Toscana y Constantinopla.[15] En 1599, los venecianos estaban tan exasperados por los uskok que enviaron un cargamento de vino envenenado a las aguas infestadas por los uskok y dejaron que lo capturaran, esperando la noticia de que los uskok habían muerto todos después de bébérselo. Los uskok, sin embargo, seguían rebosantes de vitalidad, por lo que era evidente que la estratagema había fracasado. La relación con Dubrovnik también era difícil. Los ragusanos eran considerados colaboradores de los turcos, y los gobernantes de la ciudad sabían que los turcos no tolerarían la colaboración entre Dubrovnik y los uskok. En una ocasión, los ragusanos decoraron una de las puertas de la ciudad con las cabezas de unos uskoks ejecutados, una clara declaración de intenciones dirigida a turcos y uskoks por igual. El resultado era previsible: un informe ragusano afirmaba que «nos consideran iguales a los turcos».[16]

Con todo, en general, los uskok se solían interesar más por las cargas transportadas por barcos judíos y musulmanes que por las que llevaban los cristianos, y abordaban los barcos simplemente para confiscar mercancías «infieles»; una de las consecuencias de ello fue que las probabilidades de que los judíos

contrataran un seguro eran siete veces superiores a las de los cristianos. Tampoco a los musulmanes les iba demasiado bien; en 1581, un capitán de Perast, un próspero puerto en la bahía de Kotor, cuando su barco fue abordado por los uskok, prometió proteger a sus pasajeros musulmanes, pero puso rumbo a Senj y festejó con los uskoks mientras los piratas sacaban del barco a sus pasajeros y los esclavizaban.[17] Los comerciantes judíos y musulmanes que comerciaban con Italia intentaron diversos subterfugios. Marcar la carga con una cruz era tal vez demasiado evidente; llevar un libro de cuentas secreto junto a uno falso era otro de los trucos. Mientras tanto, al obispo de Senj no le importó corroborar que los comerciantes cristianos que colaboraran con los turcos, y más en especial en el comercio de armas, merecían ser excomulgados, o, haciendo una lectura diferente, que nadie objetaría si los guerreros santos de Senj requisaban su carga.

II

Estos acontecimientos confirmaban una tendencia generalizada y visible desde mediados del siglo XV en la vida económica y social de Venecia: la retirada de los venecianos del gran comercio levantino y la integración de la ciudad en la vida del norte de Italia. Dejando de lado las consecuencias de la piratería, los venecianos tuvieron que enfrentarse a las repercusiones de la nueva ruta a Oriente abierta por los portugueses en 1497. Los venecianos mantenían una fuerte presencia en Constantinopla, donde en 1560 se habían instalado doce casas comerciales, aun cuando su número hubiera disminuido significativamente desde los días del auge del comercio medieval.[18] A los patricios, que históricamente habían dominado el comercio levantino veneciano, se les habían sumado otros empresarios, los más notables, los judíos que se habían instalado en Venecia en el siglo XVI. Los judíos de Venecia eran una comunidad heterogénea formada por judíos alemanes e italianos que se dedicaron

a la actividad prestamista con una licencia concedida por el gobierno municipal y a quienes se les exigió vivir en la «nueva fundición», o Ghetto Nuovo, arrinconados al norte de la ciudad. Las comunidades que tenían por vecinos estaban más involucradas en el comercio mediterráneo, en especial en los intercambios por vía terrestre a través de los Balcanes y en dirección a Salónica y Constantinopla; los sefardíes, divididos (igual que en Ancona) entre los «levantinos» procedentes del imperio otomano, y los «ponentinos», u occidentales, sobre todo marranos portugueses muchos de los cuales habían pasado una gran parte de su vida, al menos de cara al exterior, como cristianos. Sobre los ponentinos se cernía la constante amenaza de ser objeto de una investigación de la Inquisición veneciana, pero, a fin de cuentas, la necesidad que tenía Venecia de sus comerciantes levantinos superaba cualquier escrúpulo relacionado con la imposición de la ortodoxia cristiana.[19] El pragmatismo de los venecianos también quedaba patente en la buena disposición del gobierno a sancionar la construcción de una iglesia ortodoxa griega, San Giorgio dei Greci, puesto que todas las otras iglesias griegas en Italia, hasta aquel momento, eran uniatas, es decir, que reconocían la autoridad del papa.[20]

Resulta demasiado fácil limitarse a asociar la «decadencia de Venecia» con la decadencia del poder marítimo veneciano.[21] De hecho, en el siglo XVI, Venecia demostró una extraordinaria capacidad de adaptación. El siglo XVI fue una época de expansión económica en Europa occidental, y los venecianos reivindicaron su parte de las ganancias. Las antiguas industrias como la del cristal se expandieron y la producción de tejidos de lana vivió un inmenso crecimiento. En 1516 la ciudad producía menos de 2.000 piezas de tejido al año, pero en 1565, la producción veneciana se había multiplicado por diez.[22] Venecia se benefició del descenso de la producción de tejidos similares en Florencia y de los suministros regulares de lana sin cardar pro-

cedentes de España. Estos cambios pusieron un mayor énfasis en las rutas comerciales hacia Occidente, y los suministros llegaban por tierra a través de Lombardía, y no solo por mar; sin embargo, la ciudad seguía teniendo la necesidad de mantenerse abastecida de trigo y cereales, aceite y vino procedentes de sus posesiones en las islas del Jónico y Creta. La pérdida de Chipre redujo el alcance de la navegación veneciana, pero la renovada paz con los otomanos garantizó, por el momento, la permanencia de Creta bajo la segura hegemonía veneciana; la principal amenaza no eran los turcos, sino la inquieta población indígena de la isla.

La reconfiguración de Venecia (una expresión más adecuada que «decadencia») les dio a otros la libertad de entrometerse en el comercio levantino, donde la retirada de Venecia quedó compensada por la revitalización de la actividad comercial entre los griegos, que atendían las necesidades comerciales del imperio otomano en el Egeo y entre Asia Menor y Egipto.[23] Por otra parte, la llegada de los ingleses fue un efecto secundario de la gran rivalidad entre el rey de España y la reina de Inglaterra, el monarca católico y su antagonista protestante. Isabel sintió la tentación de establecer contactos con la Puerta Sublime, en parte por razones políticas, puesto que veía en «el Turco» un contrincante de Felipe II igual que lo era ella, pero también por razones comerciales. En 1578, su ministro Walsingham escribió un panfleto que trataba de «el comercio con Turquía» en el cual expresaba su opinión de que había llegado el momento de enviar en misión secreta ante el sultán otomano a «un hombre capaz» que le llevara cartas de la reina Isabel, y en 1580, los ingleses fundaban la Turkey Company, que tenía la misión de fomentar el comercio inglés con los territorios otomanos.[24] Ahora bien, la creación de la Turkey Company también reflejaba la nueva agresividad de los comerciantes ingleses en mercados tradicionalmente dominados por los italianos, proveedores des-

de hacía muchos años de los productos exóticos que llegaban a Inglaterra. La reina, al aumentar los aranceles sobre los barcos venecianos y las mercancías que transportaban, dejaba clara su intención de favorecer a los empresarios ingleses que comerciaban con el Mediterráneo, aunque renovó sus acuerdos con Venecia en 1582, y los galeones venecianos siguieron llegando a Inglaterra hasta el final del reinado de Isabel.[25] Uno de los objetivos de los ingleses era Marruecos, donde los inversores y socios de la Barbary Company ya estaban haciendo sentir su presencia incluso antes de la ascensión al trono de Isabel en 1558, y exportaban a Marruecos, entre otras cosas, armamento; los comerciantes ingleses estaban convencidos de que se utilizaría contra los españoles y los portugueses.[26]

Nada de lo anterior impidió que los ingleses intentaran abrir otras rutas que obviaran por completo el Mediterráneo y por las que pudieran hacer llegar las especias al norte de Europa, a través de los pasos por el noroeste o por el nordeste, una ruta más fría pero, supuestamente, más rápida que la ruta de los portugueses alrededor de África; en consecuencia, los ingleses se introdujeron en el comercio moscovita, pero no consiguieron las deseadas especias y, por lo tanto, volvieron a dirigir su atención al Mediterráneo, utilizando esa combinación de piratería y comercio por la que los corsarios isabelinos alcanzaron tanta fama; una gran parte de los accionistas de la Turkey Company (que no tardaría en ser conocida como Levant Company) habían invertido también en la Muscovy Company.[27] Los venecianos observaban con pesimismo la evolución de todos estos acontecimientos. Los barcos comerciales ingleses, al penetrar en aguas turcas, privaron a los venecianos de los ingresos que siempre habían obtenido con el transporte de tejidos ingleses entre Venecia y los territorios otomanos, y un acuerdo entre la reina de Inglaterra y el sultán otomano no auspiciaba nada bueno para ellos. Los venecianos tampoco aprobaban la política re-

ligiosa de Isabel, y pese a que distaban mucho de ser seguidores incondicionales del papado, se negaron aun así a enviar un embajador formal a Inglaterra hasta 1603, el año en el que falleció Isabel.[28] Y sin embargo, algunos acontecimientos beneficiaron a la Serenísima. Los barcos ingleses empezaron a llegar hasta la propia Venecia, lo que significó que la ciudad estaba aprovisionada de los productos básicos procedentes del norte de los que dependía en un grado cada vez mayor la supervivencia de la ciudad, en especial el trigo y los cereales: el volumen del comercio en cereales procedentes del norte de Europa aumentó a medida que en las tierras cultivables del Mediterráneo se abandonaba el cultivo de cereales y que las hambrunas, que ya se habían iniciado en el año 1587, acentuaban la escasez. El pescado seco y salado del Atlántico era también uno de los productos favoritos; el *stocafisso*, bacalao salado (*stockfish* en inglés), se convirtió en un ingrediente esencial, y sigue siéndolo, de la cocina popular veneciana.

Los ingleses y los holandeses también llegaron para comprar, no solo para vender.[29] Al principio, los ingleses no centraron su atención en las especias como la pimienta o el jengibre, sino en los productos cultivados en los territorios bajo hegemonía veneciana: Zante y Cefalonia, en las islas del Jónico. Los ingleses estaban obsesionados desde finales de la Edad Media por las pasas, de Corinto, sultaninas o de uva en general, y la rivalidad con los venecianos por el producto que los italianos llaman *uva passa*, uvas pasas, dio lugar a incidentes muy desagradables. Los comerciantes ingleses se inmiscuyeron con tanto éxito en las islas Jónicas que no tardaron en llevarse la mayor parte de sus frutos secos. El gobierno veneciano intentó impedir que los isleños les vendieran sus productos a los comerciantes extranjeros, una prohibición que suscitó bastantes y prolijas protestas de los habitantes de las islas, y a la que, en general, hicieron caso omiso.[30]

Mientras tanto, los ingleses no tuvieron ningún tipo de reparo en lanzarse al abordaje de los barcos venecianos, en especial los que comerciaban con España y que suministraban la lana que los venecianos necesitaban para sus telares. En octubre de 1598, un capitán inglés se peleó con un capitán veneciano en el puerto de Corfú, y el italiano desafió en duelo al inglés y le llamó perro insolente. Cuando el barco veneciano salía del puerto, el inglés salió tras él e inició una descarada persecución. Tras un breve intercambio de fuego de artillería, el italiano decidió que ya había tenido bastante y abandonó su barco, pero el capitán inglés persiguió la lancha del italiano parte del camino de regreso hasta el puerto de Corfú. Estos piratas no respetaban a nadie. En 1591 unos piratas ingleses que habían sido acogidos con los brazos abiertos en el puerto de Argel saquearon un barco ragusano procedente de Livorno en el canal entre las islas Baleares y Barcelona. Los gobernantes norteafricanos no solían tener ningún problema en permitir que los piratas utilizaran sus puertos, siempre y cuando compartieran el botín con los monarcas de Berbería. Las tripulaciones podían ser mitad musulmanas y mitad inglesas.[31] Un exiliado inglés, John Ward, llegó a tener hasta 300 hombres bajo su mando; en 1697, aterrorizó tanto al capitán de un galeón veneciano que transportaba especias, que este se rindió, y Ward vendió el cargamento en Túnez por el precio de 70.000 coronas, tras lo cual, hizo otra captura por valor de 400.000 coronas.[32] Los piratas ingleses, furiosos por el trato que recibían los protestantes cuando caían en manos de la Inquisición, profanaron además las iglesias católicas instaladas en las islas bajo hegemonía veneciana.[33]

Los piratas le debían una gran parte de su éxito a las nuevas tecnologías. Llevaron al Mediterráneo los barcos de vela de bordas altas que los italianos llamaban *bertoni*. Se parecían bastante a los galeones que se estaban poniendo de moda en las flotas española y veneciana, pero tenían una quilla profunda y

sólida y navegaban muy bien con tres velas cuadras. No eran especialmente grandes, su tripulación la formaban unos sesenta marineros, y tenían un cañón por cada tres hombres. Cuando sus rivales mediterráneos conseguían capturar uno de estos barcos, lo utilizaban para todo; incluso se los compraron a los capitanes ingleses y holandeses. Venecia, en cambio, era extrañamente conservadora. Las galeras de vela latina habían defendido el comercio y el imperio de la ciudad durante muchos siglos, y todos los intentos de convencer al gobierno veneciano de que este nuevo tipo de barco era fundamental para la defensa de la ciudad cayeron en saco roto. La élite veneciana no podía comprender por qué lo que había funcionado en el siglo XIII no podía funcionar en el siglo XVII. Los *bertoni* no se convertirían en una imagen habitual en Venecia hasta principios del siglo XVII, cuando la república les suplicó ayuda a Inglaterra y Holanda en su lucha contra los Habsburgo de Austria. Al llegar el año 1619, la marina veneciana poseía cincuenta *bertoni*s, además de cincuenta galeras. Con todo, los capitanes venecianos, ni siquiera cuando navegaban en los *bertoni*, parecían capaces de igualar la superior habilidad de los marinos del norte. En 1603, el *Santa María della Grazia*, un *bertone* veneciano, fue abordado en aguas cretenses, territorio veneciano mientras se dirigía hacia Alejandría, después, fue vez liberado y capturado de nuevo más tarde durante la noche mientras navegaba por el Adriático, y los piratas le quitaron los cañones. Los italianos ya no eran casi invencibles en el mar.

Los del norte también atacaban a los del norte; las relaciones entre ingleses y holandeses sufrieron violentas oscilaciones a finales del siglo XVI y principios del XVII. En 1603, Thomas Sherley, al mando de una variopinta tripulación de marineros ingleses, italianos y griegos, abordó dos barcos holandeses que transportaban trigo de las Cícladas hasta Génova. La imagen de sí mismo que a Sherley le gustaba proyectar era la de un apode-

rado del duque Médicis de Toscana y la de una especie de cruzado contra los turcos, aunque es un misterio cómo encaja un ataque contra los holandeses en esta imagen. Sherley se vio obligado a escribir a su duque para justificar su acción, porque estaba claro que se había extralimitado. Los Médicis, por su parte, estaban encantados de comprar *bertoni* y contratar a marineros ingleses, y el duque incluso se aprovisionaba de pólvora en Inglaterra. Se preguntó si sería una buena idea convencer a John Ward, un corsario que parecía tan eficaz, de que entrara a su servicio. Al duque de Saboya, cuyos dominios se extendían hasta Niza, no le importó dejar que toda clase de dudosos marinos utilizaran su enseña y su puerto de Villefranche.[34] Como señalaba Alberto Tenenti, «el Mediterráneo a finales del siglo XVI, estaba viviendo un auténtico cambio, psicológico, y no solo naval y comercial»: el espíritu de la cruzada había sido sustituido por un cinismo que en ocasiones quedaba enmascarado por el lenguaje de la guerra santa, pero entre los piratas, su voluntad de cooperar con los turcos y con los moros estaba en contradicción con este lenguaje.[35] El indicador más claro de dicho cinismo puede observarse en los caballeros de Santo Stefano: en el siglo XVII eran filibusteros que se beneficiaban de las generosas concesiones que les hicieron los duques Médicis de Toscana.

Los del norte descubrieron que la dura vida de a bordo en el siglo XVII, agua fétida, bizcochos llenos de lombrices y rígida disciplina, se aliviaba un poco cuando navegaban por aguas mediterráneas. John Baltharpe fue un marino inglés que en 1670 relató un viaje alrededor del Mediterráneo en coplas de ciego. En la escala que hicieron en Messina, «cada día se instalaba a bordo un mercado» donde podía comprar

> Medias de seda y tapices,
> pañuelos de finos matices,
> y el aguardiente de uva,
> envejecido en la cuba.

Zanahorias, nabos y coles,
no los tendrán los pañoles:
limones y naranjas,
buenos higos de las granjas
y de Siracusa el vino
y huevos, manjar divino.

En Livorno, Baltharpe, encantado, encontró un excelente pescado, «entre los italianos, un plato delicado», mientras que en «Cales», Cagliari, «nada faltaba». Incluso en Alicante, donde la carne escaseaba y donde «en lugar de buen queso inglés y mantequilla, nos dieron pues, ¡vive Dios, vaya un revés!, algo peor, un poco de aceite», encontraron el consuelo en grandes cantidades de vino tinto, «esta sangre de los toros […] es dulce, es deliciosa, muy tentadora y ¡qué cosa!, de la botella vacía ya nadie escancia».[36] Adelantándonos un poco en el tiempo, el empeño de lord Nelson alrededor del año 1800 por mantener a sus hombres bien aprovisionados de limones de Sicilia (se pusieron a disposición de la British Navy unos 137 metros cúbicos de esta fruta) garantizaron que sus tripulaciones en el Mediterráneo y más allá no contrajeran el escorbuto.[37]

El aumento del nivel de vida en el siglo XVI intensificó el interés de los del norte por el Mediterráneo, y pese al parón sufrido en el siglo XVII, después de Lepanto, los del norte se convirtieron en una presencia permanente, aunque su identidad iría variando: los alemanes hanseáticos fueron los primeros (llegaron al Mediterráneo después de perder sus cosechas en 1587), pero no mantuvieron una presencia fuerte, mientras que la presencia de los «flamencos», los holandeses protestantes procedentes de las provincias rebeldes del norte de los Países Bajos españoles y no los católicos de Flandes propiamente dichos, fue en aumento.[38] El auge de las armadas holandesas empezó con la aparición en Amberes del primer centro portugués de distribución del comercio de especias con Oriente, pero la prosperidad holandesa se sostenía a partes iguales en los bene-

ficios de la expansión del comercio y de la piratería en el Mediterráneo y en los ingresos procedentes del tráfico en el océano Atlántico y en el Índico.[39] Cuando las Provincias Unidas establecieron su independencia *de facto* de España, la actividad comercial se fue trasladando paulatinamente hacia los astilleros holandeses. En el Mediterráneo, los holandeses colaboraron al principio con los comerciantes franceses que empezaban a abrirse camino en el norte de África, y que en ocasiones permitían que los barcos holandeses lucieran la bandera francesa (garantizándoles así su seguridad en aguas otomanas).[40] La expresión «pabellón de conveniencia» es especialmente apta: los capitanes cambiaban de bando una y otra vez según les convenía a fin de conseguir cualquier protección que alguna nación determinada pudiera reclamarles a los gobernantes de las costas e islas del Mediterráneo.

III

De entre todos los que surcaron este mar, la «nación portuguesa», y sobre todo los marranos, atrajeron una curiosidad especial. En los años que siguieron a la erradicación del judaísmo en Portugal (1497), la Inquisición portuguesa se había abstenido (por orden real) de perseguir a los nuevos cristianos, pero en 1547 cargó contra ellos, a consecuencia de lo cual muchos de ellos empezaron a trasladarse hacia tierras más acogedoras. Los gobernantes tales como los duques de Toscana, siempre dispuestos a ofrecerle su protección a cualquier mercader que contribuyera a maximizar sus ingresos, supieron explotar el estatus poco definido de los judíos ponentinos. Ahora bien, al extender sus protección a los «portugueses», los duques no tenían ninguna intención de emancipar a todos los judíos de sus dominios; de hecho, en 1570, encerrarían a todos los judíos de Florencia en un gueto.[41] Gradualmente, no obstante, empezaron a ver las ventajas de crear un puerto franco en el cual, no solo los marranos de dudosa filiación religiosa, sino también

los judíos levantinos, los musulmanes y los europeos del norte pudieran sacarle partido a los derechos de asentamiento y de las condiciones fiscales especiales. El duque Cosimo I, que murió en 1574, transformó Livorno, que pasó de ser un tranquilo pueblo pesquero a convertirse en uno de los grandes emporios comerciales del Mediterráneo. Hacia el final de su vida, el puerto fue objeto de importantes obras de mejora, y se dragó un canal que unía la ciudad con el río Arno, facilitando así el tráfico de mercancías entre Pisa y Florencia; durante el reinado de su sucesor Francesco I, se construyó el impresionante conjunto pentagonal de murallas que rodea Livorno, y en el interior del área delimitada por estas murallas se creó un ensanche rectangular de estilo romano, conforme a los mejores principios del urbanismo renacentista.[42] La población fue creciendo de forma gradual: en 1601 la ciudad tenía casi cinco mil habitantes, de los cuales 762 eran soldados, 114, judíos y 76, prostitutas jóvenes, un triste recordatorio de la demanda de servicios sexuales que existía en todos los puertos mediterráneos. Después, y al mismo tiempo que se iban desarrollando las infraestructuras del puerto, la ciudad vivió un rápido auge.[43]

El derecho de los extranjeros a vivir en Livorno quedó ratificado por la promulgación de toda una serie de privilegios, los *Livornine*, que fijaron la relación entre el gobierno de los Médicis y sus súbditos no católicos durante más de dos siglos. En el más famoso de estos privilegios, el de 1593, el duque extendía su acogida a los «mercaderes de todas las naciones, levantinos y ponentinos, españoles y portugueses, alemanes e italianos, judíos, turcos y moros, armenios, persas y otros».[44] Resulta destacable la baja posición que ocupaban los italianos en esta lista, en una ciudad italiana. También es significativo que el documento repitiera una y otra vez lo bien acogidos que eran los marranos: como ponentinos, como comerciantes ibéricos, y como judíos. Los comerciantes ponentinos necesitaban declararse

judíos, pese a su máscara de cristianismo, y protegerse así de la interferencia de la Inquisición, lo que significaba que tenían que estar cambiando de identidad constantemente, en especial si comerciaban intensamente con España y Portugal, pero supieron hacerlo con gran habilidad.[45] Sus actividades económicas estaban sometidas a muy pocas restricciones, algo extraordinario en Italia, y se les permitía comprar tierras. Aunque en general vivían cerca de la sinagoga que, al llegar el siglo XVIII, se había convertido en un edificio grandioso y opulento, en Livorno no existía una judería oficial. Los mercaderes armenios del Mediterráneo oriental también tenían su propia iglesia. Las tres mezquitas de la ciudad estaban alojadas en el interior del *bagno*, el barrio reservado para alojar a los esclavos de las galeras; era casi seguro, no obstante, que los comerciantes musulmanes libres llegaban en número creciente a Livorno, y por este motivo, la ciudad les concedió permiso para construir un cementerio musulmán.[46]

Todo lo anterior reflejaba la apertura de las rutas comerciales entre Livorno y los territorios musulmanes: en los años alrededor de 1590 ya llegaban barcos desde Alejandría, pero el auténtico éxito radicó en la apertura de rutas al norte de África entre 1573 y 1593, un período durante el cual Braudel y Romano identificaron 44 viajes a Livorno desde una amplia franja de territorio entre Larache, en Marruecos, y Túnez. Estos contactos no hubieran sido posibles sin las inversiones de los empresarios sefardíes, ni sin la cooperación entre los gobernantes de Berbería y los Médicis; también los holandeses invirtieron en estas rutas, vendiendo pólizas de seguro y proporcionando capacidad de carga adicional. Estas rutas eran vitales para el aprovisionamiento de Toscana, que importaba trigo del norte de África, y también cera, cuero, lana y azúcar.[47] Otros productos básicos, como el estaño, los piñones, el atún y las anchoas llegaban a Livorno desde España y Portugal, a menudo en barcos

que zarpaban de los puertos del sur de Francia. Algo, sin embargo, había cambiado en la geografía del comercio español. Barcelona tenía poco contacto con Livorno, y el papel de Valencia era modesto, pero Alicante, cuyo excelente puerto daba acceso por carreteras de buena calidad a los productos de la huerta del interior de España, se había convertido en el puerto preferido en la España mediterránea. La ciudad de Alicante producía poca cosa, aparte de jabón elaborado con aceite de oliva, y vino; «conservó hasta los tiempos modernos algo del ambiente de una factoría colonial, del tipo que podría haberse encontrado en los soñolientos territorios del interior de Asia o de África».[48] A lo largo de la ruta entre Alicante y Livorno (y de una ruta competidora entre Alicante y Génova), los ragusanos, que transportaban cochinilla y quermes (tintes rojos obtenidos a partir de pequeños insectos), arroz, seda, miel, azúcar y, sobre todo, lana, eran los principales intermediarios, y los comerciantes judíos desempeñaron un destacado papel en estos intercambios, aun cuando tuvieran prohibido practicar su religión en el interior de los reinos españoles.[49]

Livorno también entabló relaciones con lugares más allá del estrecho de Gibraltar: Cádiz, que surgía como un importante centro de comercio en el Atlántico, Lisboa y la región del mar del Norte. Los holandeses llegaron igual que moscas a la miel. Aunque los *Livornine* no alentaban específicamente el asentamiento de protestantes en Livorno, los comerciantes holandeses descubrieron que en esa ciudad podían vivir en paz si mantenían un cierto grado de discreción. Livorno era el eje de la red holandesa en el Mediterráneo, y también el puerto de destino de muchos barcos holandeses procedentes de las aguas atlánticas. Pese a la intensificación del comercio con el norte de África, y pese a esporádicas excelentes cosechas, Toscana seguía hambrienta de cereales balcánicos, considerados de calidad superior a la de los cereales mediterráneos, y, al mismo tiempo,

en general, también más baratos, incluso teniendo en cuenta el coste del transporte. Ya hemos visto antes que las importaciones de cereales reflejan el retroceso de los territorios cultivables en las costas del Mediterráneo en este período. A los italianos les gustaba el centeno del norte y, en 1620, alrededor de uno de cada cinco barcos holandeses que llevaban cereales a Livorno transportaba un cargamento únicamente de centeno. Los duques Médicis negociaron precios favorables en Holanda, y así, sus súbditos podían permitirse comprar la comida suficiente; y cuando había excedentes de cereales en el Mediterráneo, siempre se podía sustituir esta carga por arenques ahumados o secos, sardinillas y bacalao, o incluso caviar.[50] Los comerciantes holandeses que importaban estos cereales no se limitaban a transportar productos entre Italia y el norte de Europa, sino que se entrometieron además en el tráfico mercante del Mediterráneo, y siempre estaban dispuestos a encontrar sitio en sus bodegas para estibar los cereales y la sal del sur de Italia, que transportaban hasta el norte italiano. Si el norte de Europa sufría una hambruna, como ocurrió en 1630, los capitanes holandeses estaban dispuestos a recoger provisiones en el Egeo y llevarlas hasta Livorno, desafiando las órdenes de los otomanos que dictaban que cualquiera que fuera descubierto exportando cereales de forma ilegal debía ser atado a una estaca donde se le dejaría morir de hambre. Cuando los suministros de cereales en el Mediterráneo eran suficientes, entonces los holandeses salían de compras y recogían lana y sal en Alicante, vino y frutos secos en las islas del Jónico, seda en el Egeo, y todo lo que podían encontrar, e intentaron establecer e intensificar sus relaciones con los grandes centros de comercio del Levante; Alepo había surgido como el principal emporio de Siria, y en esta ciudad se instaló un cónsul holandés que protegía el comercio en Palestina y Chipre. Alepo está situada en el interior, motivo por el cual los barcos amarraban en Alexandretta y la carga se

transportaba por vía terrestre; las mercancías incluían productos exóticos como el índigo y el ruibarbo, este último muy valorado por sus propiedades medicinales.[51]

En 1608, el duque Fernando permitió que «la nación flamenco-germana» construyera una capilla católica consagrada a la Madonna, con una cripta donde los mercaderes flamencos y holandeses podían ser enterrados. Era inevitable que muchos protestantes prefirieran ser enterrados fuera de los recintos católicos, y a ellos se les autorizó a utilizar los jardines particulares. Por otra parte, algunos destacados miembros de esta «nación» eran devotos católicos, por ejemplo, Bernard van den Broecke, el tesorero de la capilla de la Madonna, que dirigía sus negocios desde una gran casa situada en la calle mayor, la Via Ferdinanda. Su residencia tenía diez dormitorios y un salón de recepciones adornado con una docena de pinturas, un loro en una jaula, una mesa de *backgammon* y elegantes muebles; en el jardín había una fuente y un espacioso invernadero de naranjos. Desde Livorno, van den Broecke dirigía toda una red empresarial que abarcaba la corte del duque de Toscana, Nápoles, Sicilia Venecia, y por supuesto, también el norte de Europa. En 1624 diseñó incluso los planes para la creación de una ruta comercial que hiciera llegar el bacalao directamente desde Terranova a Nápoles, pero sus planes se vieron frustrados por la interferencia de los ingleses que le confiscaron el bacalao porque el rey de Inglaterra estaba en guerra, una vez más, con España, que gobernaba Nápoles. Aun así, los holandeses (incluso van den Broecke) y los ingleses colaboraron esporádicamente en empresas comerciales con España, utilizando una bandera toscana como pabellón de conveniencia. Van den Broecke no tuvo ningún escrúpulo en participar en el comercio de esclavos en el interior del Mediterráneo, aunque su objetivo en este ámbito era el de sacarles un buen rescate a las familias de los cautivos bien relacionados. Se aseguró de que los esclavos de su casa estuvie-

ran bien atendidos porque así podría devolverlos en las mejores condiciones; debían «tener suficiente para comer y vestirse, pero sin llegar a mimarlos».[52] La casa de comercio de van den Broecke prosperó hasta la década de 1630, cuando las dificultades políticas con España, la competencia de los ingleses y las epidemias complicaron cada vez más la vida. Sin embargo, Livorno conservó su supremacía en el comercio Mediterráneo, en especial porque los judíos sefardíes siguieron utilizando esta ciudad como enlace a otros centros de asentamiento de los sefardíes: Aleppo, Salónica y, cada vez más, Esmirna.

IV

El gran éxito de Livorno no fue un caso excepcional. También los genoveses intentaron crear su propio puerto franco en el siglo XVII, empezando ya en 1590 con productos alimenticios, antes de extender las exenciones arancelarias a todos los productos en el año 1609. El puerto de Génova era diferente al de Livorno: en Génova, se hizo hincapié en la libre circulación de mercancías, mientras que en Livorno, el énfasis se había puesto en atraer comerciantes sin aplicar restricciones en sus derechos de residencia ni en la gestión de sus actividades. El carácter de Génova y el de su actividad económica habían sufrido grandes cambios desde la época en que la ciudad competía con Pisa, Venecia y Barcelona por el control del Mediterráneo. De dedicarse a las actividades comerciales, los genoveses pasaron a convertirse en los financieros de la corte española, y, aunque la mayor parte de los que alimentaban la deuda de la corona española fueran miembros de las familias de élite, las repercusiones de este cambio se dejarían sentir sobre toda la sociedad genovesa. Al llegar la década de 1560, los genoveses habían perdido el interés por armar barcos[53] y entre los que llegaban al puerto de Génova, los suyos eran una minoría: a partir de 1596, más del 70 por 100 de los barcos que pasaban por el puerto de Génova eran extranjeros. Como era de esperar, los ragusanos se-

guían muy activos, pero también los barcos hanseáticos que llegaban desde Alemania o los Países Bajos mantenían una gran actividad, y en el siglo XVII los holandeses asumieron un papel cada vez más importante.[54] A finales del siglo XVI, los comerciantes genoveses compraban acciones de barcos ragusanos con mucha frecuencia, pero lo único que hacen estas inversiones es recalcar el gran cambio que había tenido lugar: dos siglos antes, la sola idea de que una pequeña república adriática pudiera superar de tal modo a «la Superba», la orgullosa república genovesa, hubiera sido objeto de burla y de desprecio.

La imagen que tenían de sí mismos los genoveses era la de aliados de la corona española, mientras que al rey de España, en cambio, no le cabía ninguna duda de que eran súbditos de la corona, y la insistencia sobre esta cuestión no hizo más que debilitar el afecto de los genoveses por la alianza española. Solo para demostrar el lugar que ocupaba Génova en su orden de cosas, en 1606 y en 1611, los españoles se aseguraron de darles precedencia en el orden de batalla a sus tributarios, los caballeros de Malta, por encima de los genoveses, y Génova entendió sin equivocarse que esto significaba que los españoles veían en Génova un estado dependiente de España. Las disputas sobre esta cuestión alcanzaron tal intensidad que, en un momento dado, las galeras genovesas y maltesas, ya dispuestas en línea de batalla, llegaron a apuntarse mutuamente con sus cañones, y los almirantes españoles tuvieron que obligarles a dar marcha atrás. Ahora bien, las finanzas españolas dependían, y mucho, de los genoveses, cuyas galeras transportaban oro y plata desde España hasta Génova, casi setenta millones de reales de a ocho entre los años 1600 y 1640. El principio subyacente de los créditos que los genoveses concedían a la corona española se sustentaba en que los ingresos procedentes del oro y la plata que llegaba del Nuevo Mundo amortizarían los préstamos.[55] Otras galeras se dedicaban al lucrativo comercio de seda cruda de

Mesina; un siglo antes, la seda se había convertido en uno de los pilares de la resucitada prosperidad de Génova, y simbolizaba la intensa, y al mismo tiempo tormentosa, relación con España: aunque la seda, igual que los cereales sicilianos, llegaba de Sicilia, una posesión española, el gobierno español, ávido por extraerles hasta el último céntimo a los mercaderes, imponía a esta seda unos aranceles muy altos.[56]

Lo genoveses tenían en común con los venecianos la nostalgia por los tiempos pasados, por una época en la que Génova había alcanzado la grandeza enviando sus galeras por todo el Mediterráneo e incluso hasta los mares más lejanos. En 1642, un noble genovés, Antonio Giulio Brignole Sale, escribió un tratado en el cual analizaba los argumentos a favor y en contra de la construcción de una nueva flota de galeras con la que los padres de la ciudad esperaban recuperar la prosperidad marítima de Génova. Brignole estaba convencido de que el Mediterráneo era el escenario ideal de operaciones, puesto que «las provincias son más numerosas, y más diferenciadas, hay muchos puertos en los que hacer escala, y así todos pueden encontrar trabajo más fácilmente». Al construir galeras, insistió, se podrían recuperar «las antiguas rutas al Levante» que eran el «escenario especial de adquisiciones y de la gloria de los genoveses», al mismo tiempo que reconocía los argumentos de los que se oponían a este plan, que el Mediterráneo ya no tenía el mismo aspecto que en los días medievales, y que construir galeras al estilo medieval no haría regresar ese mundo perdido.[57]

A finales del siglo XVI y en el siglo XVII, el Mediterráneo sufrió una especie de desorientación. Pese a los intentos de los genoveses de reconstruir el comercio levantino, el Mediterráneo perdió su primacía en el tráfico de Europa occidental ante los comerciantes atlánticos, para quienes el Mediterráneo era uno más de sus negocios, y no necesariamente el más interesante o el más importante, unos negocios que se extendían desde Ho-

landa hasta Brasil y las Indias Orientales, o desde Inglaterra hasta Terranova y Moscovia.[58] La promesa inicial del siglo XV y de principios del XVI no se había cumplido.

Capítulo 6
DIÁSPORAS DESESPERADAS, 1560-1700
I

Los sultanes otomanos y los reyes españoles, y también sus funcionarios de aduanas, manifestaron un gran interés por la identidad religiosa de quienes cruzaban las regiones del Mediterráneo bajo su control. En una época marcada por el conflicto entre los imperios cristiano y musulmán, hay momentos en los que el Mediterráneo parece estar claramente dividido entre las dos fes. Sin embargo, hacía tiempo que los otomanos habían aceptado la existencia de mayorías cristianas en muchos de los territorios que gobernaban, mientras otros grupos navegaban (metafóricamente) entre identidades religiosas. Ya hemos encontrado antes a los judíos sefardíes que tenían la extraordinaria habilidad de mutar y transformarse en supuestos cristianos «portugueses» cuando entraban en los puertos españoles del Mediterráneo. Esta existencia en equilibrio entre dos mundos desencadenó sus propias tensiones en el siglo XVII, cuando muchos sefardíes aclamaron a un iluso judío de Esmirna que decía ser el Mesías. También entre lo que quedaba de las poblaciones musulmanas de España se sufrieron tensiones similares. La trágica historia de los moriscos se representó sobre todo en lugares algo apartados del mar Mediterráneo, en el período transcurrido entre la conversión del último practicante declarado del islam y el acto final de su expulsión en el año 1609; fue su mismo aislamiento del mundo musulmán lo que le dio a los moriscos su identidad distintiva, ellos también, en equilibrio entre dos religiones.

El mundo que habitaban estos moriscos difería en muchos e importantes aspectos del que habitaba el otro grupo de conversos, los de ascendencia judía. Aunque algunos moriscos serían perseguidos por la Inquisición, las autoridades, al principio, hi-

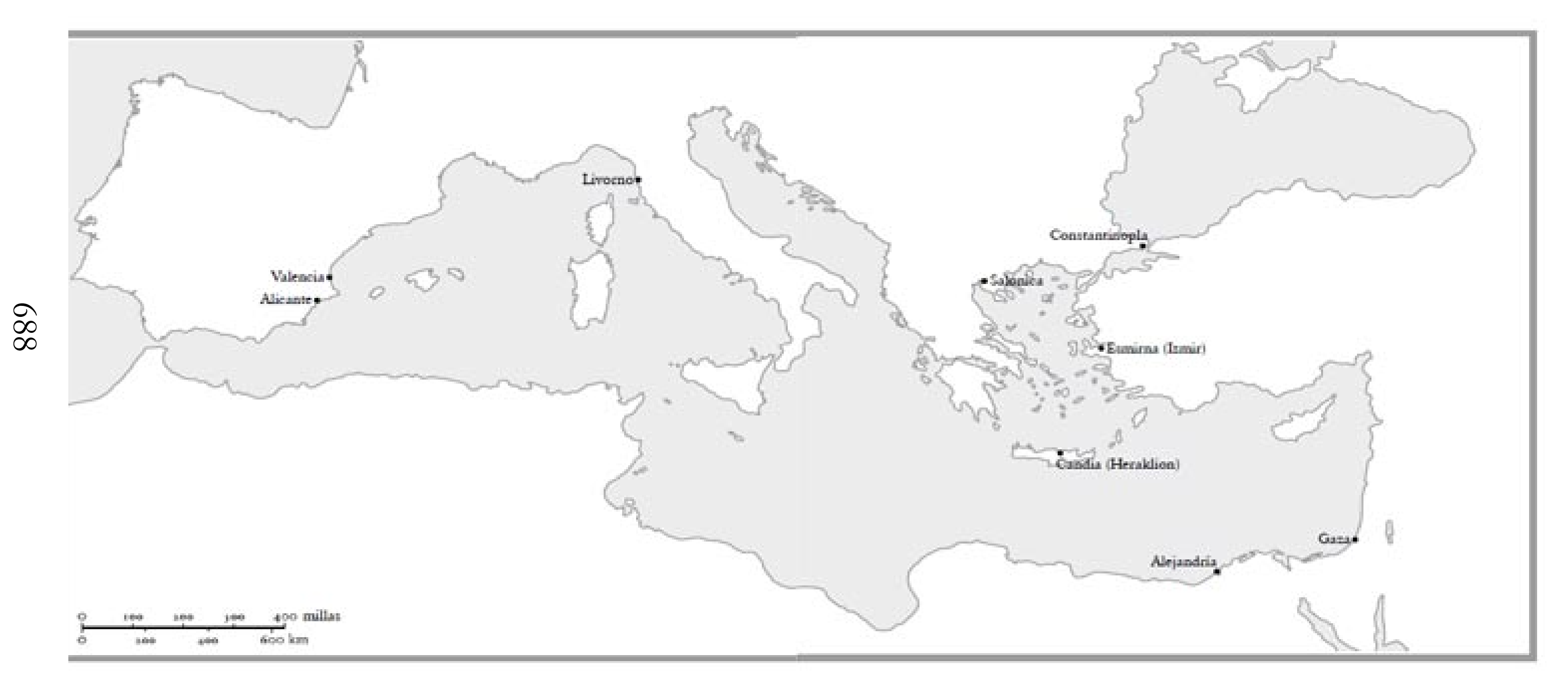
cieron la vista gorda ante los que seguían practicando el islam; a veces, era posible prestarle algún «servicio» a la corona a cambio de la inmunidad contra la intromisión de los inquisidores, a quienes les irritaba profundamente descubrir que no podían hacer crecer sus ingresos requisando las propiedades de sospechosos a los que no podían investigar.[1] Muchas comunidades moriscas carecían de sacerdote católico, por lo tanto, era bastante previsible que los moriscos siguieran practicando su antigua religión; incluso en las áreas que habían sido cristianizadas, lo que apareció fue un cristianismo islamizado del que dan cuenta las profecías contenidas en las extraordinarias láminas de plomo del Sacromonte (en Granada), «los árabes serán los que ayuden a la religión en los últimos días», y sus misteriosas referencias a un califa o sucesor (de Jesús o de Mahoma) cristiano.[2] En muchos aspectos, la mayor preocupación de la corona era política más que religiosa: un escritor cristiano español informaba de que los líderes de los moriscos de Granada había negociado en secreto con los monarcas de los estados de Berbería y con los turcos, con la esperanza de poder fundar un pequeño estado bajo su protección, pero esta era una causa perdida, porque los moriscos no tenían ni barcos ni provisiones; además, los puertos españoles en el norte de África hacían las veces de barrera parcial al contacto entre los estados de Berbería y los moriscos, mientras que «las [fuerzas] de los corsarios de Argel [estaban] más ocupadas en presas y provecho particular, que en empresas difíciles de tierra».[3] Aun así, no quedaba espacio para la complacencia. Cabía la posibilidad de que los moriscos les dieran su apoyo a los sultanes otomanos creando una diversión en España mientras los ejércitos y las flotas del rey católico se encontraban ocupados en tierras lejanas, no solo en Lepanto y Malta sino también los Países Bajos. Felipe II, igual que su padre Carlos V, se sintió tentado de ver el problema de los infieles en blanco y negro, de tal modo que para Feli-

pe, la presencia en territorio español de moriscos rebeldes, en el fondo, era parte del mismo problema que el de los rebeldes calvinistas en sus posesiones del norte: «tengo la obligación específica ante Dios y el mundo de actuar», escribió Felipe, puesto que, «si los herejes llegaran a prevalecer (lo que espero Dios no permita) tal vez abrirían la puerta a daños y peligros peores, y a la guerra en el territorio patrio».[4]

Estos temores parecieron materializarse en los últimos días de 1568, cuando la violencia estalló entre los moriscos de Granada, exasperados por los reiterados intentos de la Inquisición y del gobierno de convertirlos en cristianos como Dios mandaba. Los moriscos habían recibido la orden de hablar castellano en lugar de árabe, se les había prohibido vestir «el hábito morisco, en que tenían empleado gran caudal», las mujeres debían quitarse el velo y mostrar su rostro, se les vedó reunirse en los baños públicos, y se prohibieron los bailes moriscos en las bodas y otras celebraciones.[5] La subsiguiente sanguinaria y espantosa guerra entre unos contendientes que no estaban dispuestos a dar ningún cuartel se prolongó dos años, y se hicieron realidad los temores de los cristianos: desde el norte de África llegaron turcos y bereberes a darles apoyo a los rebeldes, y se forjaron vínculos diplomáticos entre los monarcas del norte de África y la Puerta Sublime.[6] Y sin embargo, este apoyo no fue suficiente para quebrar la resolución de las tropas españolas, capitaneadas por don Juan de Austria, cuya crueldad le valdría poco tiempo después que le concedieran el mando de la armada cristiana en Lepanto. El problema de los moriscos era que «en lugar de confiar en sus propias posibilidades, insistían en engañarse a sí mismos (en contra de toda evidencia) y en creer que desde Berbería llegarían grandes ejércitos en su ayuda, y que si esto no ocurría, llegarían grandes flotas que obrarían el milagro de llevárselos por los aires, a ellos, a sus familias y a sus posesiones, poniéndolos fuera de nuestro alcance».[7] En reali-

dad, la corte turca había decidido que España quedaba fuera de su alcance, y dirigió su atención a Chipre, un trofeo mucho más accesible y factible.[8] Las dificultades de los moriscos se acentuaron todavía más porque la rebelión estaba centrada en las montañas de las Alpujarras y en Granada, lejos de la costa. Tras la derrota, 50.000 moriscos se dispersaron por toda Castilla y la única gran concentración de musulmanes que quedó estaba en el reino de Valencia,[9] una solución que, no obstante, se consideraba solo temporal; cuando Felipe II heredó el trono de Portugal en 1580, parecía que había llegado el momento de imponer la total uniformidad religiosa en toda la península ibérica. Una de las posibilidades que se estudiaron fue la de embarcar a los moriscos en unos barcos que serían barrenados después en alta mar, puesto que no tenía ningún sentido incrementar la población hostil del norte de África. El obispo de Segorbe sugirió la escalofriante propuesta de que fueran enviados a Terranova, donde «morirían por completo», especialmente después de castrar a los varones y esterilizar a las hembras.[10] La posibilidad de una expulsión en masa ya estaba por lo tanto en el orden del día en la década de 1580, casi treinta años antes que se tomara por fin la resolución de llevarla a la práctica. La cuestión no era si los moriscos debían ser expulsados, sino por qué medios, lo que daba por sentado, en particular, que todos los moriscos eran traidores en potencia, enemigos políticos y religiosos de la cristiandad, y hacía caso omiso del significativo número de conversos que se habían integrado en la sociedad cristiana (de hecho, muchos de ellos habían tomado los hábitos de sacerdote); tampoco se tuvo en cuenta el impacto que la expulsión podría tener sobre España en un momento de crecientes dificultades económicas, en especial en el corazón de los territorios moriscos del reino de Valencia. En aquel momento, el declive de la ciudad de Valencia era ya evidente, y las preocupaciones sobre el estado de las industrias sedera y azucarera eran legíti-

mas, igual que el temor a que los sistemas de irrigación dejaran de funcionar, y que, por lo tanto, desaparecieran del todo los ya insuficientes suministros de la ciudad procedentes de las zonas agrarias.[11] A las Cortes valencianas no les cabía ninguna duda de que la expulsión de los moriscos llevaría a la ruina a los terratenientes valencianos, entre los que se contaban iglesias y monasterios, y los emisarios valencianos enviados al rey señalaron que la corona perdería los ingresos que solía tener de la vigilancia de las costas españolas. Todos los intentos fueron vanos, para cuando los emisarios llegaron hasta Felipe II en agosto de 1609 la orden de expulsión ya había sido dictada.[12]


Livorno
Valencia
Alicante
Constantinopla
Salónica
Esmirna (Izmir)
Candia (Heraklion)
Gaza
Alejandría
0 100 200 300 400 millas
0 200 400 600 km

Al final, prevaleció el argumento que sostenía que lo más fácil era enviar esta gente al norte de África, y el decreto de expulsión empezaba insistiendo en la desleal relación entre los moriscos y los monarcas de Berbería y de Turquía.[13] Aunque la orden de expulsión exigía la evacuación inmediata en barcos proporcionados por la corona, el proceso, inevitablemente, fue mucho más lento, y las expulsiones se prolongaron hasta 1614. Se tuvieron en cuenta, en parte, los argumentos económicos: el decreto permitía que «para evitar la destrucción de las casas, los molinos de azúcar, la cosecha de arroz y los canales de riego», seis de cada cien moriscos se quedaran, siempre y cuando fueran labradores y que demostraran una simpatía visible hacia el cristianismo, y se esperaba de ellos que «aleccionaran a los futuros colonos». La orden especifica con minucioso detalle (a un lector moderno podría recordarle la infame conferencia de Wansee en el Berlín de los nazis) las categorías exactas de personas que debían marcharse, puesto que la existencia de familias mixtas suscitó preguntas con respecto a los niños cuyo padre o madre eran cristianos antiguos.[14] Los puertos de los que debían zarpar, Alicante, Valencia y Tortosa, también fueron cuidadosamente asignados, y se puso en marcha una campaña de predicación en la que se explicaba que los moriscos estaban a punto de traer a España la flota otomana, y que les habían ofrecido a los turcos la ayuda de 150.000 soldados. Los moriscos sintieron la tentación de resistirse, pero abandonaron cualquier esperanza de hacerlo al ver la cantidad de soldados españoles que la corona había enviado para obligarles a abandonar su tierra natal. De hecho, los moriscos decidieron que nadie debería presentarse voluntario para incorporarse a esa categoría especial de los que podían quedarse y enseñarles a los cristianos a cultivar la tierra. La solidaridad de los moriscos es impresionante. En el reino de Valencia, el duque de Gandía se desesperó cuando se enteró de que no iba a quedar nadie que pudiera

cultivar sus campos de caña azucarera. Para él, igual que para los moriscos, lo que estaba sucediendo era un auténtico desastre. El 2 de octubre de 1609, casi cuatro mil moriscos embarcaban en Denia, muchos de ellos en galeras napolitanas fletadas especialmente para llevarlos a la costa de Berbería; la cantidad de los que se embarcaban aumentó en pocos días y 28.000 moriscos fueron trasladados en poco tiempo a las costas del norte de África. A los barcos españoles no les fue difícil depositarlos allí: el primer cargamento fue llevado a Orán, todavía una posesión española, y a su llegada, los moriscos negociaron con el gobernante de Tlemcen el derecho a asentarse en territorio musulmán. Otros refugiados desdeñaron la oferta de transporte gratis de los españoles y organizaron su propio traslado: 14.500 se embarcaron en Valencia, ante la atenta observación de los ciudadanos cristianos, que habían ido a comprarles sus sedas y puntillas a precios de saldo en lo que se convirtió por necesidad en un «mercadillo gigante de segunda mano».[15] Algunos moriscos dejaron claro que su marcha era una liberación, y no una expulsión: los príncipes de Berbería «nos dejarán vivir como moros y no como esclavos, puesto que como tales nos han tratado nuestros señores».

Hay constancia de 150.000 salidas, si bien algunos cálculos de la época daban la cifra de 100.656, de los que 17.766 embarcaron en el puerto de Valencia, entre ellos, 3.269 menores de doce años, 1.339 de los cuales eran todavía niños de teta.[16] Poco tiempo después, llegó el momento de prestarle atención al reino de Aragón, de donde salieron 74.000 moriscos, y un número inferior de Cataluña; muchos salieron por Tortosa, pero otros decidieron emprender el camino a través de los Pirineos en dirección a Francia y soportaron condiciones espantosas. El rey Enrique IV de Francia insistió en que casi todos ellos debían ser enviados al norte de África.[17] La alianza francootomana no incluía la protección de los musulmanes españoles, y En-

rique, que había salido triunfante de una terrible guerra entre protestantes y católicos, se mostró muy reacio a introducir más diversidad religiosa aún en el reino que había conseguido renunciando al protestantismo.[18] Con todo, los franceses no pudieron evitar el estupor por lo que vieron. El cardenal Richelieu describiría más tarde estos acontecimientos como «la acción más increíble y más bárbara que se haya visto en los anales de la humanidad», aunque probablemente le interesara más criticar a los cristianos españoles que defender a los musulmanes españoles.[19] Mientras tanto, la corona española dirigía ahora su atención a Castilla y, a principios de 1614, el Consejo de Estado informaba a Felipe III que el trabajo había sido completado.[20] Sumando todos los reinos españoles, unos 300.000 moriscos habían sido expulsados.[21]

Desde el punto de vista de los cristianos españoles, la expulsión era una operación contra los infieles, pero también fueron expulsados algunos cristianos de ascendencia musulmana muy bien integrados, a pesar de las promesas que aseguraban que aquellos que tomaran voluntariamente el sacramento del bautismo podrían quedarse. La brutalidad de la corona española tuvo un efecto curioso: en la costa de Berbería se había instalado una población heterogénea y resentida con la corona española que se entregó con ahínco a los asaltos corsarios contra la costa española. Junto al espíritu de venganza, se perpetuó la nostalgia del pasado convertido en un romántico recuerdo. Tanto los moriscos como los grupos de exiliados llegados antes que ellos, refugiados de los disturbios de Granada y de otros lugares que ya se habían asentado en las ciudades del norte de África, conservaron la música de al-Andalus. Los habitantes indígenas del norte de África no acogieron a los exiliados todo lo bien que estos esperaban. A los africanos, la lengua, la ropa y las costumbres de muchos moriscos, tras décadas de campañas cristianas contra «las prácticas moras», les parecían hispaniza-

das hasta un grado imposible, y los recién llegados se mantuvieron a distancia de la población magrebí. La mayoría de los moriscos que se instalaron en Túnez hablaban castellano y llevaban nombres castellanos; incluso introdujeron en el norte de África frutas americanas, por ejemplo los higos chumbos, productos que conocieron en España entre 1492 y 1609.[22] En algunas ocasiones, decidieron que si querían encontrar camaradas que comprendieran sus costumbres, quienes mejor podrían comprenderles eran los judíos sefardíes, con los que tenían en común la nostalgia que sentían por la vieja España de las tres religiones, y quienes, por su parte, mantenían su propia distancia de las comunidades judías locales y seguían hablando una forma de castellano. Por lo tanto, entre los judíos sefardíes y los musulmanes andalusíes en el norte de África se forjó un tipo especial de relación en el exilio.

II

Más tarde aquel mismo siglo, también los judíos sefardíes sufrirían una grave crisis. El punto de partida fue la ciudad de Esmirna, o Izmir. Esmirna y Livorno formaban parte de un sistema binario que unía Italia con el mundo otomano.[23] A principios del siglo xvi ninguna de estas dos ciudades había tenido demasiada importancia, pero el barón de Courmenin, que visitó Esmirna en 1621, escribiría:

> En la actualidad, por Izmir pasa un importante tráfico de lana, cera de abejas, algodón y seda, que los armenios traen hasta aquí en lugar de llevarla a Alepo. Les resulta más ventajoso porque aquí no pagan tantas tasas. Los diversos mercaderes que viven en esta ciudad, más franceses que venecianos, ingleses u holandeses, gozan de una gran libertad.[24]

Igual que había ocurrido con los frutos secos de las islas del Jónico, fueron los productos agrícolas locales lo que atrajo la atención de los comerciantes extranjeros sobre Esmirna; otros comerciantes coetáneos también observaron la llegada de seda persa en cantidades cada vez mayores que los armenios traían a través de Anatolia. Los turcos tenían menos dificultades con

los comerciantes europeos de seda que con los comerciantes europeos que buscaban cereales y frutas, productos, estos últimos, de los que Constantinopla también tenía hambre.

Después de 1566, la pérdida de la última posesión genovesa de la región, Quíos, desestabilizó el comercio europeo con el Egeo. Ahora que los genoveses carecían de una sólida base en ultramar, se inició el crecimiento de Esmirna, que ofrecía productos locales como el algodón y nuevas materias primas, por ejemplo el tabaco, sobre el que la Puerta Sublime tenía sus dudas, no solo por el desagrado que, en general, le producía su humo, sino también porque cuanto más tabaco producía la región, menos productos alimenticios cultivaba, y la capital otomana siempre necesitaba suministros regulares de alimentos.[25] Casi inmediatamente después de la caída de Quíos, Carlos IX de Francia obtuvo derechos comerciales en Esmirna para los comerciantes franceses (en 1569); en 1580, Isabel I negociaba una carta de privilegios para comerciar en esta isla, que se convertiría en el coto vedado de la English Levant Company, y los holandeses conseguían sus privilegios más tarde, en 1612.[26] Los comerciantes extranjeros, cuya presencia también atrajo a la ciudad a innumerables judíos, griegos, árabes y armenios, valoraban la recóndita ubicación de Esmirna, en el interior de un golfo que hacía imposibles los ataques relámpago de los corsarios.[27] En el año 1675, la crónica de un viajero habla de una población judía de 15.000 personas, un dato en cierto modo poco creíble y que debería matizarse sin duda reduciéndolo a un par de miles, que procedían de todos los puntos del Mediterráneo y más allá: sefardíes levantinos y portugueses, romaniotas (judíos griegos) y askenazíes de Europa oriental. El estatus legal de los judíos portugueses variaba, puesto que solían buscar protectores de cuyas exenciones fiscales pudieran beneficiarse: en un momento dado, a finales del siglo XVII, los judíos portugueses (y también los daneses y los venecianos) aceptaron

la protección de los ingleses, después, acudieron a los ragusanos, y por último, el sultán les tomó bajo su propia protección, una protección que les negaba una gran parte de las exenciones fiscales y que, por lo tanto, resultó del agrado de sus rivales; como afirmaría un miembro de la Levant Company en 1695, «los judíos son nuestros mayores competidores en Esmirna».[28]

El especial carácter de Esmirna en el siglo XVII era particularmente evidente en la ribera marítima del puerto, en la calle de los Francos, donde se encontraban las elegantes residencias de los europeos. Los jardines que había tras las casas tenían acceso directo a los muelles y se utilizaban como pasajes para transportar las mercancías a través de unas terrazas que conducían a los tejados de los tinglados de los europeos.[29] Un visitante francés observaba en el año 1700:

> No suelen verse turcos en la calle de los Francos, que cruza toda la ciudad. En esta calle, uno creería encontrarse en la cristiandad; aquí solo se habla italiano, francés, inglés y holandés, y todo el mundo se saca el sombrero para saludar.

Sin embargo, de todos los idiomas que se oían en la calle de los Francos el más habitual era el provenzal de los comerciantes de Marsella, «porque hay más gente de Provenza que de cualquier otro lugar». Los cristianos tenían la libertad de gestionar sus propias tabernas, cosa que hicieron demostrando escaso tacto, puesto que las tenían abiertas día y noche. Es de destacar asimismo la libertad de culto de la que gozaban: «cantan públicamente en las iglesias, cantan salmos, predican y realizan sus servicios religiosos sin ningún problema».[30] En Esmirna había aparecido una ciudad portuaria activa donde las necesidades del comercio permitían la coexistencia de musulmanes, judíos y toda una variedad de cristianos: la ciudad tenía tres iglesias para los europeos occidentales, dos para los griegos y una para los armenios; también tenía varias sinagogas, y serían los sucesos de la sinagoga portuguesa los que desatarían el incen-

dio en el mundo judío en la década de 1660 y el calor de cuyas llamas sentirían también los cristianos y los musulmanes, y no solo los judíos.

Los diferentes grupos étnicos y religiosos de Esmirna trabajaban codo con codo en las actividades comerciales. Los mercaderes de la Levant English Company solían emplear agentes judíos, y entre ellos había un decrépito y gotoso intermediario llamado Mordecai Zevi (a menudo escrito Sevi, Tzvi o Sebi), un judío griego que había dedicado los primeros años de su carrera a la humilde tarea de comerciar con huevos.[31] Tuvo tres hijos, dos de los cuales siguieron el camino de su padre en el comercio, pero el tercero, Shabtai, empezó a tener unas extraordinarias visiones y se sumergió en el estudio de parte de las áreas más abstrusas de la erudición judía. Hacía mucho tiempo que se habían popularizado los estudios cabalísticos, primero entre los judíos de España y después, a partir de 1492, entre los sefardíes de Safed en Palestina. Según los rabinos, era peligroso estudiar la Cábala antes de los cuarenta años, una edad a la que se suponía que uno ya poseía la madurez y conocimiento necesarios, una opinión que, no obstante, no disuadió a Shabtai Zevi, que aprendió de forma autodidacta cuando todavía era muy joven: «lo aprendió todo por sí solo, puesto que fue uno de los cuatro que llegaron, sin ayuda, a conocer al Creador»; los otros tres eran el patriarca Abraham, Ezequías, rey de Judá y Job.[32] Las descripciones de los cambios de humor y de la conducta de Shabtai dejan poca duda acerca de su personalidad bipolar. La duda y la introspección quedaban contrarrestadas por el éxtasis y la megalomanía. Cuando declamó las palabras de Isaías «escalaré las cimas de las nubes» imaginaba que eso era precisamente lo que estaba haciendo e invitó a sus amigos a confirmar que él tenía el poder de levitar; ellos lo negaron, y él se enfadó: «no habéis sido merecedores de asistir a esta visión formidable porque vosotros no estáis purificados como yo».[33]

Parecía que había llegado el momento de la salvación del pueblo de Israel. En la década de 1640, las terribles masacres desencadenadas por los cosacos en Europa oriental hicieron nacer entre los judíos una sensación de crisis profunda que se extendió incluso hasta las costas del Mediterráneo, y los refugiados llegaron explicando lo que les había ocurrido a los refugios seguros que habían encontrado en el imperio otomano. La sensación de crisis era casi tan aguda como en 1492, cuando la expulsión de España había desatado una primera oleada de fervor mesiánico. Shabtai, ahora ya con veintitantos años, empezó a dejarse ver dando la imagen de un personaje mesiánico, aunque no sin una cierta ambigüedad sobre quién exactamente pretendía ser. Arrinconando a un lado siglos de tradición, empezó a pronunciar el Nombre de Dios de cuatro letras en la sinagoga (los judíos siempre lo sustituyen con la palabra *Adonai*, «mi señor») y a contradecir los mandamientos de la Torá, por ejemplo, el mandamiento que ordena no comer la grasa que rodea los riñones del animal, que siempre se había reservado para los sacrificios en el templo de Jerusalén. Incluso pronunció la siguiente oración mientras comía el alimento prohibido: «bendito seas, Señor nuestro Dios y rey del universo, que permites lo que está prohibido». Tenía una vida privada complicada: su esposa Sara era, para qué negarlo, una furcia que había ganado algo de dinero como vidente, pero la intención de Shabtai al contraer este matrimonio era emular al profeta Oseas que se había casado con una prostituta.[34] Durante el tiempo que pasó en Salónica, empezó a reunir seguidores a los que impresionó con sus habilidades proféticas y la seguridad de sí mismo que emanaba. Viajó por el Mediterráneo oriental con la esperanza de ganarse la aprobación de los rabinos palestinos cuya opinión era respetada en todo el mundo judío; su adquisición más destacada fue un ruidoso judío de Gaza llamado Natán, que se convirtió en su más ferviente defensor. Por desgracia, Shabtai

se negó a realizar milagros, ni siquiera para sus seguidores de Hebrón, donde el principal rabino sefardí, Haim Abulafia, declaró: «yo no creo que el Mesías vaya a llegar de esta manera».[35] Al fin y al cabo, a Shabtai le faltaban las credenciales necesarias: no era miembro de la casa real de David.

De regreso a Esmirna, él y sus seguidores «sabateos» asaltaron la sinagoga portuguesa de Esmirna el 12 de diciembre de 1665 y expulsaron de ella a sus viejos rabinos. Una vez que Shabtai y sus seguidores hubieron conseguido una sede desde donde llevar a cabo sus actividades, instituyeron nuevas celebraciones y abolieron las antiguas (en especial el ayuno de verano que conmemora la caída del templo de Jerusalén y que, sin duda, ya no era necesario, puesto que la redención por la que los judíos rezaban siempre en este día ya estaba muy próxima). Les pidió a las mujeres que leyeran la Torá, una práctica, en aquel momento, inconcebible, y distrajo a la congregación declamando un romance judeo-cristiano erótico titulado *Meliselda* que narra la historia de la hermosa hija de un emperador que conoce a un joven del que se enamora y con el que hace el amor: «la su frente reluciente, espada dulce cortare; la su cara alba clara, como la leche y la sangre; […] los sus besos corelados, parecen fino corale».[36] Por descontado, nadie se había dado cuenta antes, pero no cabía ninguna duda de que este canto era una evidente alegoría del estrecho vínculo entre el Mesías y la Torá, el texto que representaba la Divina Presencia. El Mesías sería un verdadero rey, no solo un líder religioso y, en consecuencia, Shabtai asumió autoridad imperial y empezó a nombrar a sus seguidores reyes y emperadores de territorios como por ejemplo Portugal, Turquía y Roma (estos dos últimos quedaban reservados para sus hermanos); ni qué decir tiene que aparecía magníficamente ataviado y que se deleitaba en su autoridad de «rey de los judíos»; las noticias de sus hazañas, si es que pueden llamarse así, llegaron a Ámsterdam en la corres-

pondencia de los comerciantes sefardíes y cristianos,[37] aunque, lejos de generar cólera, estos actos confirmaron la convicción de sus seguidores de que Shabtai era el Mesías prometido.

Para los cristianos, el significado de estos acontecimientos, de los que dejaron diligente constancia, era bastante diferente: «solo Dios sabe si [Shabtai] no será el medio de lograr la conversión de esta generación de tercos».[38] El interés de los comerciantes cristianos en esta agitación creciente entre los judíos del Mediterráneo oriental (que no tardó en extenderse también hasta Italia) es más fácil de comprender si nos remontamos a las raíces del movimiento sabateo. La imagen que proyectaba Shabtai, la de un Mesías a quien se le había conferido el poder y la autoridad de rechazar partes de la antigua ley, recuerda el retrato que hacen los Evangelios de Jesús de Nazaret. El joven Shabtai, a través de los negocios de su padre, había tenido contacto con comerciantes ingleses y otros cristianos en Esmirna entre quienes también se habían extendido las ideas apocalípticas; en la década de 1640, Inglaterra era un país en el que reinaba la agitación religiosa en un momento en el que las entusiastas sectas protestantes, algunas de las cuales adoptaron ideas mesiánicas propias (a las que Oliver Cromwell no fue en absoluto inmune), se abrían paso a empujones; estas sectas hacían una lectura muy minuciosa del Antiguo Testamento, prestando especial atención a los pasajes que se consideraban profecías de la Segunda Llegada de Cristo. Entre estos grupos se encontraban el Fifth Monarchy Men (los hombres del quinto reino), precursores de los cuáqueros y cuyos orígenes desbordaban de esperanzas apocalípticas.[39] Otro movimiento que influenció a los comerciantes cristianos e, indirectamente, a Shabtai Zevi, fue el de la «iluminación de los rosacruces», un sistema de conocimiento abstruso, que incluía la alquimia, y que se extendió gracias a la palabra impresa a principios del siglo XVII.[40] Los orígenes de este movimiento se encuentran en Alemania, arrasada

por la guerra de los Treinta Años, pero sus principios atrajeron a hombres de ciencia de todo el norte de Europa. Las rutas comerciales que transportaban algodón de Esmirna a Inglaterra llevaron en el viaje de vuelta las ideas esotéricas.

Ahora bien, las actividades de Shabtai Zevi se centraron en las regiones otomanas del Mediterráneo, por lo que era previsible que su nombre llegara a oídos del sultán. He aquí que uno de los súbditos del sultán había nombrado a su propio hermano «rey de Turquía», y en las sinagogas de los seguidores de dicho personaje, la tradicional oración en la que se rezaba por el soberano había sido modificada, y en lugar de pedirle a Dios que bendijera al sultán, la congregación rezaba por «nuestro Mesías, el ungido por el Dios de José, el león celestial y celestial venado, el mesías de la justicia, el rey de reyes, el sultán Shabtai Zevi».[41] La guerra contra los venecianos en Creta había tenido ocupado al visir, Fazil Ahmet Pachá, quien había caído bajo el influjo de una rama puritana del islam que despreciaba otras religiones, y quien dirigió ahora la atención de su señor hacia este problemático profeta.[42] Shabtai tenía sus propios planes, que le acercaron más aún a Fazil Ahmet. El 30 de diciembre de 1665, Shabtai y sus seguidores se embarcaron en Esmirna y pusieron rumbo a Constantinopla, donde el Mesías instalaría su reino. Un viaje fuera de temporada siempre era arriesgado, incluso en un corto trayecto en el Egeo, pero las palabras del Salmo 107 bastaron para calmar la tormenta que se abatió sobre ellos: «y él los libró de sus tribulaciones: cambió el huracán en una brisa suave y se aplacaron las olas del mar». Shabtai pasó casi cuarenta días en el mar. Una multitud de judíos del imperio otomano se había reunido en gran número para recibirle, y también le esperaban las autoridades turcas. Lo llevaron a prisión, pero incluso este viaje hacia el cautiverio fue tratado por sus seguidores como una gran procesión pública; una vez en prisión, todavía pudo celebrar su corte. El sultán Mehmet IV estaba en

Adrianópolis (Edirne), en la carretera hacia los Balcanes, y hubo que esperar un tiempo antes de que el profeta pudiera ser llevado ante la imperial presencia del sultán, quien le dio a elegir entre hacer un milagro para demostrar que él era el Mesías, o bien convertirse al islam. Los arqueros turcos lanzarían sus flechas contra su cuerpo desnudo y Shabtai debía obrar el milagro de que las flechas atravesaran su cuerpo sin causarle ningún daño. Shabtai objetó. Antes turco que asaetado, y se convirtió sin más.[43]

La apostasía de Shabtai Zevi fue más dramática aún debido a la gran expectación de los judíos de Adrianópolis que se habían congregado en gran número a fin de presenciar su llegada a la corte del sultán. Al parecer, Shabtai renegó de sus seguidores. Aceptó el cargo de guardián honorífico de las puertas de palacio y adoptó el nombre de Mehmet Effendi. El revuelo entre las comunidades judías de Turquía y de otros lugares fue inmenso. A lo largo y ancho del mundo judío había quienes argumentaban que todo lo ocurrido no hacía más que demostrar que Shabtai era un impostor, otros se sintieron desanimados y desalentados por el curso de los acontecimientos, y otros más vieron en las acciones de Shabtai una etapa más de su revelación: tal vez el Mesías debía fingir que se hacía turco antes de su revelación final, y así, algunos de sus seguidores siguieron su ejemplo y aceptaron el islam, al mismo tiempo que conservaban sus prácticas judías en secreto, y crearon la secta Dönme, que todavía sobrevive en algunos lugares de Turquía. Aun cuando un escritor jesuita insistiera en que Shabtai tenía siempre una reserva de galletas con las que se fortalecía durante sus largos ayunos, no existe ninguna razón para creer que era un impostor total. Shabtai se engañaba a sí mismo, era un megalómano y un imprudente, pero incluso sus opositores reconocieron que él y su defensor, Natán de Gaza, eran hombres eruditos.[44] Con todo, «un poco de conocimiento es algo peligroso»,

y en ningún lugar más peligroso que en el esotérico universo de la Cábala. Sus viajes y la expansión del movimiento que fundó dejan ver importantes aspectos de las redes que unían los puertos del Mediterráneo: desde el emporio comercial de Esmirna sus ideas se filtraron a Salónica y Livorno, y de allí, a los Balcanes y al interior de Italia. Sus ideas no se limitaron a germinar en suelo judío, sino que fueron regadas por el entusiasmo apocalíptico de los comerciantes protestantes cuyas ideas habían llegado a Esmirna desde Inglaterra, Holanda y Europa central. Los del norte contribuyeron a dibujar el nuevo mapa religioso y también comercial del Mediterráneo.

III

El Mediterráneo del siglo XVII, con sus corsarios renegados, sus moriscos desplazados, sus conversos sabateos y sus comerciantes «portugueses» era, por lo tanto, un lugar en el que las identidades religiosas se distorsionaban y reconfiguraban constantemente. También las comunidades cristianas estaban sufriendo presiones continuas, como ilustra el caso de Creta, donde los venecianos libraron una larga lucha por conservar el control de su última posesión importante de ultramar. Creta se estaba convirtiendo en una pesada carga financiera para Venecia, y la pregunta que se hacían en la República no era si tendrían que enviar una gran flota a defender la isla de los turcos, sino más bien cuándo tendrían que hacerlo, puesto que la conquista de Chipre sería inevitablemente seguida por un asalto turco contra Creta. La lucha no era solo contra los turcos. Los propios cretenses, descendientes tanto de los griegos como de los venecianos que se habían casado con la población griega, aprovecharon la oportunidad que les ofrecía el comercio en vino y aceite a finales del siglo XVI para plantar viñas y olivos por toda la isla; a mediados del siglo XVII el aceite de oliva se había convertido en el principal producto de exportación de la isla, y el vino de Creta saciaba la sed de los consumidores del

Egeo otomano y del delta del Nilo. La producción de cereales cayó hasta un punto en el que Creta tuvo dificultades para alimentarse, una transformación más asombrosa aún habida cuenta que la isla había sido desde hacía mucho tiempo una importante fuente de trigo que abastecía Venecia. Los cretenses empezaron a importar trigo de los territorios otomanos, un sistema que funcionaba bien siempre y cuando los venecianos siguieran haciéndole la corte al sultán turco, y siempre y cuando el sultán no creyera que los suministros en su imperio estaban bajo presión. Por lo tanto, los vínculos entre Creta y el mundo otomano se estaban estrechando incluso antes que los turcos se hicieran con el control de la isla a mediados del siglo XVII.[45] La única razón por la que los turcos toleraban que los venecianos controlaran Creta era su deseo de mantener la actividad económica entre Venecia y los territorios otomanos; pero a medida que Venecia se iba alejando del comercio levantino, el interés de la Puerta Sublime en la especial relación que mantenía con la Serenísima República iba disminuyendo. Los turcos observaron asimismo que las potencias europeas habían entrado a degüello todas contra todas en el conflicto que se convertiría en la guerra de los Treinta Años y que, por lo tanto, las posibilidades de que los cristianos respondieran unidos a un asalto contra Creta eran ínfimas. Por añadidura, los otomanos ya no estaban entretenidos con la guerra contra Persia que había consumido sus energías entre 1624 y 1639.[46]

El *casus belli* que justificaría la larga guerra de Creta fue la captura, a finales de 1644, de un barco turco que viajaba entre Constantinopla y Egipto, con escala en Rodas, y que transportaba al jefe de los eunucos del harén y al nuevo juez de La Meca. Los piratas malteses mataron el eunuco, hicieron prisionero al juez y se apoderaron de un gran botín. Aunque los venecianos no habían tenido nada que ver en el ataque, la corte turca insistió en que los malteses habían estado utilizando los puertos

venecianos en Creta y Cefalonia y, a finales de junio de 1645, una gran flota otomana fondeaba frente a Creta.[47] Las flotas cristianas del Mediterráneo occidental fueron debidamente movilizadas, y Nápoles, Malta y los estados pontificios enviaron algunos barcos. Venecia, por supuesto, preparó su propia flota, a cuyo mando la república puso al anciano duque de ochenta años de edad, pero todos estos esfuerzos fueron en vano: a lo largo de los meses siguientes, los turcos conquistaron Chania y Rethymon, la segunda y la tercera ciudad de Creta respectivamente, y también una gran parte del interior.[48] Por suerte para Venecia, la capital, Candia, tenía unas sólidas defensas formadas por fosos, murallas, fortalezas y revellines, una obra maestra de la arquitectura defensiva militar capaz de resistir cualquier cosa que los turcos lanzaran contra ella. La estrategia de los aliados cristianos consistía, en líneas generales, en atraer a la armada otomana a batallas alejadas de Creta y próximas al centro del imperio: ya desde los primeros días del conflicto, el estrecho de los Dardanelos se convirtió en el punto crucial donde, a partir de 1654, tuvieron lugar varios encarnizados enfrentamientos en los que los venecianos intentaron impedir la entrada en el Egeo de las flotas turcas que llegaban para dar apoyo a la campaña de Creta.[49] Aun así, la presión sobre Candia fue en aumento y en 1699 la situación había alcanzado un punto muy crítico. El rey español había prometido una ayuda que nunca se materializó porque le preocupaban más las posibles agresiones procedentes de Francia que los turcos. El rey francés sí envió ayuda, pero su flota no tenía nada que hacer frente a la turca, y una rápida y fácil victoria de los turcos hizo huir a los aliados y dejó Candia expuesta al enemigo. El 6 de septiembre de 1699 los venecianos rindieron la ciudad y reconocieron la soberanía otomana sobre Creta, y, según su costumbre, aprovecharon además la oportunidad para intentar concertar un tratado de paz con los otomanos.[50] A los venecianos, que habían

gobernado en Creta desde principios del siglo XIII, les había quedado claro que una gran época de su historia había tocado a su fin. Cuando capitularon, los emisarios venecianos declararon: «Hemos venido a rendir una fortaleza única en el mundo. Es una perla de valor incalculable y ningún sultán posee una igual». Al cabo de unas horas, por supuesto, un sultán la poseía.

La llegada de los otomanos no provocó ninguna revolución en Creta.[51] Candia se convirtió en el centro de una red de comercio regional, y Chania, al oeste, en el puerto preferido del comercio internacional. Los franceses se mostraron muy dispuestos a sustituir a los venecianos en los lugares en los que estos últimos habían comerciado en el pasado, y supieron explotar su historial de cálidas relaciones con la Puerta Sublime. La producción de vino no cesó, ni siquiera después de la expansión del islam en Creta, y franceses y cretenses por igual producían vino de malvasía, aceite, frutos secos, queso, miel y cera; a veces, exportaban trigo, en especial cuando la costa del norte de África sufría hambrunas. Los monjes del monasterio de Arkadi producían un vino «generoso, con cuerpo, de color intenso» y excelente aroma, según la descripción de un visitante francés en 1699. Los cretenses, mientras tanto, cultivaron el gusto que nunca habían perdido por el café, que llegaba desde Yemen a través del Egipto otomano, el principal mercado en el que se vendieron, a partir de aquel momento, los productos agrícolas cretenses. Asombra también la emergencia de los comerciantes nativos, que durante el gobierno de los venecianos habían sido relegados a un modesto segundo plano pero que, ya incluso antes de la conquista de los turcos, habían empezado a reafirmar su posición, lo que significaba, por lo tanto, que cuando los turcos asumieron el control de la isla, en Creta ya existía una sólida base de experiencia comercial local y de empresarios dispuestos a mantener los territorios otomanos bien provistos de los productos de la isla.[52]

Los marinos y comerciantes griegos se estaban convirtiendo en una imagen habitual, aunque en la Candia conquistada, la mayoría de los comerciantes eran musulmanes. Lo fácil sería suponer que la ciudad había sido repoblada, pero lo cierto es que la mayor parte de estos comerciantes candiotas eran oriundos de Creta que habían cambiado de religión y no de ubicación. En el año 1751, los musulmanes eran los propietarios de la mayor parte de los 48 barcos de la flota comercial cretense,[53] y no deja de ser algo extraordinario la facilidad con la que las ciudades cretenses aceptaron el islam, aunque la población indígena se aseguró de que su pasado no se olvidaba: el idioma que se hablaba en la isla era el griego, que utilizaban tanto los musulmanes como los ortodoxos griegos, y no el turco. Los cretenses quedaron aislados del contacto regular con la iglesia latina que, en los días de los venecianos, había controlado la jerarquía de la isla. Los venecianos les habían prohibido a los obispos ortodoxos pisar la isla, aunque las iglesias y monasterios ortodoxos ya existentes habían seguido funcionando, amparados por el gobierno; los monjes cretenses despertaban admiración fuera de la isla, y varios de ellos serían nombrados abates del monasterio de Santa Catalina en el Sinaí. Los conquistadores otomanos aprovecharon la oportunidad para ganarse el apoyo de los ortodoxos, y nombraron un arzobispo de Creta antes incluso de conquistar Candia.[54] Por lo tanto, la llegada del islam tuvo la misma importancia para Creta que la reafirmación de la primacía de la ortodoxia entre aquellos que no adoptaran la nueva fe. Creta, estrechamente vinculada al Sinaí, se convirtió en el centro del renacimiento de la ortodoxia griega en el Mediterráneo oriental.

IV

La impresión de que los habitantes de los puertos, costas e islas del Mediterráneo formaban una única comunidad queda reforzada por la evidencia de que todos utilizaban un idioma

común, la llamada *lingua franca*, lengua franca («el habla de los francos»).[55] Los idiomas que permitían que los pueblos de las diferentes costas se comunicaran se remontan a tiempos muy antiguos, cuando el púnico, el griego y al final, el latín vulgar se extendieron por grandes regiones del Mediterráneo.[56] Mucha gente debió de comunicarse mediante algún tipo de lenguaje formado por sonido y gestos a partes iguales. Entre los judíos sefardíes, desde el Levante hasta Marruecos, el judeocastellano gozaba de la difusión suficiente como para facilitar la comunicación entre los comerciantes, peregrinos y otros viajeros, y sería incluso adoptado por los judíos romaniotas greco-parlantes. Mientras que los hablantes de lenguas romances, en general, no tenían demasiadas dificultades para comunicarse (como puede atestiguar cualquiera que haya presenciado una reunión en España a la que asisten ítalo-parlantes), las barreras que se alzaban entre los idiomas derivados del latín y el árabe o el turco de los territorios musulmanes eran mucho más altas. A principios de la Edad Moderna, los turcos utilizaban un amplio vocabulario náutico derivado del italiano y del griego, que nos dice algo sobre las fuentes de las que copiaron sus barcos y sus aparejos.[57] La necesidad de comunicarse de los navegantes y de los comerciantes era equiparable al deseo de los propietarios de esclavos de poder darles órdenes a sus cautivos; por otra parte, los *bagni*, los barrios de esclavos, eran lugares donde también los turcos o los europeos, según el caso, lanzaban órdenes en esta extraña mezcla de lenguas cuyo núcleo era en general una combinación de italiano y de castellano. La lengua franca tunecina se acercaba más al italiano, mientras que la lengua franca de Argel se acercaba más al castellano, es decir, tanto la proximidad como la política determinaban el carácter diferente de las diversas lenguas francas.[58] Se dijo de un pachá de Argel del siglo XVIII que «comprendía y hablaba la lengua franca, pero que consideraba que era inferior a su dignidad utilizarla con los cristianos li-

bres». Los renegados corsarios, a quienes a veces les costaba mucho aprender a hablar el turco y el árabe, la utilizaban de forma habitual. Las palabras en lengua franca sufrieron cambios etimológicos, y así, entre los turcos, *forti*, derivado del italiano no significaba «con fuerza» sino «con suavidad», y *todo mangiado* no solo significaba «todo comido», sino además el más general «desaparecido».[59] Sería un error creer que la lengua franca era una lengua con reglas formales y vocabulario consensuado; de hecho, su carácter fluido y cambiante era lo que expresaba con mayor claridad las identidades cambiantes de los pueblos del Mediterráneo a principios de la Edad Moderna.

Capítulo 7
ESTIMULANDO A LOS OTROS, 1650-1780

I

En el transcurso del siglo XVII, el carácter de la relación entre los estados de Europa sufrió un llamativo cambio que tendría importantes repercusiones en el Mediterráneo. El enfrentamiento entre católicos y protestantes se prolongó hasta el final de la guerra de los Treinta Años, en 1648, donde la identidad religiosa sería una cuestión de inconmensurable importancia para las potencias contendientes europeas. Después de 1648, empezó a asomar un mayor grado de realismo político, o de cinismo calculador, que al cabo de pocos años haría posible la colaboración entre el ultraprotestante inglés Oliver Cromwell y el rey de España, al mismo tiempo que las sospechas de los holandeses con respecto a los ingleses desembocaban en conflictos en el mar del Norte. El carácter de la participación inglesa en el Mediterráneo se transformó, las flotas reales empezaron a intervenir y los ingleses (tras la unión con Escocia en 1707, los británicos) buscaron bases permanentes en el Mediterráneo occidental: primero, Tánger, después Gibraltar y Menorca y, en 1800, Malta. El período entre 1648 y las guerras napoleónicas estuvo marcado, por lo tanto, por los frecuentes cambios radicales de orientación cuando los ingleses abandonaron la alianza con los españoles para aliarse con los franceses, y cuando el conflicto de la sucesión a la corona española dividió Europa y abrió perspectivas de sacarle provecho a la decadencia del imperio español en el Mediterráneo. Si las dificultades de España eran evidentes, era menos claro que los otomanos hubieran dejado atrás su momento de máximo esplendor, puesto que aunque el asedio a Viena de los otomanos en 1683 hubiera acabado en fracaso, en el Mediterráneo, las galeras turcas seguían

siendo una grave amenaza, y los turcos podían confiar en que sus aliados de Berbería les darían apoyo cuando estallara un conflicto naval.

Aun así, los venecianos lograron hacerse con el control de Morea, el Peloponeso, y conservarlo varios años, y no deja de ser interesante que los agresores fueran ellos. Los venecianos, más audaces de lo que habían sido desde hacía un tiempo, y no sin una cierta ambición, decidieron intentar debilitar el poder de los otomanos en las regiones más próximas a sus rutas de navegación. En 1685 y 1686 conquistaron y desmantelaron varias fortalezas turcas a ambos lados de Morea, una campaña cuyo punto culminante fue la conquista de Nauplia el 30 de agosto de 1686, y que no era más que el preludio al intento de limpiar la costa de Dalmacia, empezando con la base turca en Herceg Novi, que conquistaron en septiembre de 1687. Los otomanos llegaron a un acuerdo de paz en 1698 en el que reconocían la hegemonía veneciana sobre Dalmacia y Morea, aunque este tratado no daría lugar a una paz duradera, puesto que al llegar julio de 1718, cuando Venecia se enfrentó a una gran armada turca frente a las costas occidentales de Grecia, en el cabo Matapan, ya había perdido la mayor parte de Morea. Ambos contendientes sufrieron graves daños, pero los turcos, al darse cuenta de que no podían vencer, se retiraron. Un nuevo tratado garantizó medio siglo de paz con los otomanos, una paz que Venecia necesitaba, en un momento en que su influencia y su poder se estaban desvaneciendo. La cuestión más importante para Venecia ya no era la protección del comercio levantino, donde los rivales no mediterráneos desempeñaban en aquel momento un papel tan importante, sino la protección de las posesiones de la República en Dalmacia. Ahora bien, la Serenísima República había demostrado que todavía le quedaban fuerzas, mientras que los otomanos tenían que pelear por cada palmo de tierra.[1]

II

Durante el final del siglo XVII y el siglo XVIII, las repercusiones de los acontecimientos en el lejano oeste afectarían también al Mediterráneo, desencadenando conflictos entre británicos y españoles, y más tarde, entre británicos y franceses. En 1655, los ingleses conquistaron Jamaica, ocupada por los españoles desde que Colón llegara a la isla en uno de sus viajes, una conquista que transformó la amistad de los españoles con el lord protector de la Commonwealth en furia española, puesto que Oliver Cromwell había dado su apoyo a una acción que ponía en peligro la seguridad de las flotas que transportaban tesoro español. Cuando empezaron a amenazar nubarrones de guerra, los barcos ingleses zarparon rumbo a Cádiz a fin de espiar los movimientos de la armada del rey Felipe IV. Dos cosas preocupaban a los ingleses: que el rey español intentara liberar Jamaica enviando a la isla una inmensa flota, y que el acceso al Mediterráneo de los barcos ingleses se viera obstaculizado por las agresiones de los españoles. Una base inglesa a la entrada del Mediterráneo, en el supuesto de que pudiera establecerse, tendría un cierto número de ventajas estratégicas. El espía de Cromwell, Montague, informó de que el trofeo más obvio era Gibraltar, pero el peñón tenía fortificaciones muy sólidas, por lo que tal vez sería más sensato poner la vista en la costa de Berbería. Montague opinaba que, con la ayuda de «unas 12 o 15 fragatas pequeñas» y de un fuerte, sería posible mantener abierto el paso de los barcos comerciales ingleses a través del estrecho. Las posibles candidatas a que sus dueños fueran desposeídos eran Ceuta, en aquel momento un dominio español, y Tánger, un centro de mando portugués. Cromwell seguía apegado a la idea de conquistar Gibraltar, y Samuel Pepys, que más tarde sería ministro de Marina, insistió en que enviara un barco al estrecho

cargado de carretillas y de palas con la misión de abrir un paso a través del istmo que unía el peñón a tierra firme, pero el barco fue capturado.[2]

La idea de plantar la bandera inglesa a la entrada del Mediterráneo no fue olvidada tampoco durante el reinado de Carlos II, después de la restauración de la monarquía en Inglaterra. La oportunidad perfecta surgió casi de inmediato, en 1661, con la renovación de la antigua alianza entre Inglaterra y Portugal, independiente de España otra vez, una alianza que llevaba adjunta, no solo a Catalina de Braganza, la sufrida esposa de Carlos, sino además, incluidas en la dote de la novia, Bombay y Tánger, que los portugueses ofrecieron a Inglaterra. En consecuencia, los ingleses consiguieron su base en el Mediterráneo sin pegar ni un solo tiro, aunque al gobernador portugués de Tánger, la orden de entregar la ciudad le causó una intensa irritación, y estaba convencido de que si la obedecía deshonraría a sus remotos antepasados que habían conservado la ciudad desde 1471.[3] La consternación se extendió también entre los observadores extranjeros. El rey Luis XIV le escribió al embajador francés en Londres quejándose de que los ingleses estaban intentado hacerse con el control del estrecho de Gibraltar, y que podrían intentar, creía Luis, imponer tasas a los barcos que cruzaran el estrecho, exactamente igual que hacían los daneses a la entrada del Báltico.[4]

Los ingleses, por su parte, sufrieron una gran decepción al descubrir el destartalado aspecto de la ciudad, y les preocupaba poder garantizarse los suministros necesarios de agua: «hasta el momento, no hay más agua que la de la fuente del fuerte, a la que, si lo moros supieran [cómo hacerlo] y quisieran [hacerlo], nos impedirían acceder», tal como informaba Samuel Pepys.[5] Se habían imaginado, erróneamente, que Tánger sería una nueva y brillante joya para la corona de Carlos II. La ciudad estaba prácticamente desierta y necesitaba ser repoblada. Una de las

ideas, que ya habían llevado a la práctica los portugueses unos siglos antes tras conquistar Ceuta, fue la de transportar convictos a Tánger; otra, más peculiar, consistía en deshacerse de la tercera parte de la población escocesa dejándola en esta ciudad. Los ingleses habían dado por sentado que la adquisición de Tánger impulsaría el comercio con Marruecos y con los estados de Berbería del Mediterráneo,[6] y si querían lograr este objetivo, era fundamental forjar buenas relaciones con el señor de la región al otro lado de las murallas. El señor en cuestión era Abdulá Ghaylan, a quien los ingleses llamaban Gayland y cuya autoridad se extendía sobre cuatro tribus árabes en las llanuras y 18 tribus bereberes en las montañas. Se dice de él que era gordinflón, astuto y libidinoso, «cuidadoso y dado a los excesos, una contradicción de la naturaleza».[7] Pasaba con facilidad de la amistad, o, al menos, promesas de amistad, a la hostilidad; por ejemplo, no les permitió a los ingleses recoger leña para combustible en las afueras de Tánger. Su actitud pusilánime le consiguió muchas concesiones del gobernador inglés, que no quería poner en peligro la seguridad de su nueva colonia antes incluso de haberla consolidado. Al final, las demandas de Gayland se hicieron demasiado excesivas (exigió cincuenta barriles de pólvora y utilizar los barcos ingleses) por lo que, al cabo de poco tiempo, las tropas marroquíes se dedicaban a robar ganado y a pelearse con los soldados ingleses: más de 600 soldados ingleses cayeron en estos enfrentamientos, entre ellos el gobernador, lord Telviot, antes que el viento cambiara de nuevo y que Gayland reanudara su amistad con los ingleses.[8]



Venecia
Toulon
Mahón (Maó)
Gibraltar
Tánger
Nauplion
0 100 200 300 400 millas
0 200 400 600 km

Bajo el dominio de los ingleses, Tánger evolucionó hasta convertirse en una animada ciudad portuaria. Los espacios vacíos que había encontrado el gobernador fueron pronto llenados con personas de los orígenes más diversos: además de la guarnición de entre 1.200 y 2.000 hombres, en Tánger llegaron a residir 600 habitantes civiles, entre ellos y en diferentes momentos, mercaderes holandeses, frailes portugueses, esclavos musulmanes, y judíos europeos y norteafricanos. Los judíos despertaban recelos a causa del contacto que mantenían con los musulmanes, con quienes comerciaban activamente. Samuel Pepys dejó constancia de la historia de «un pobre judío y su esposa que habían llegado de España para escapar de la Inquisición»; el comandante en jefe de la guarnición no mostró ninguna compasión hacia ellos, «y lanzó una imprecación, "¡maldito sea, deberían quemarle!", y los llevaron ante la Inquisición y fueron quemados».[9] Otros visitantes fueron mejor acogidos. Pepys describió la llegada de comerciantes turcos o armenios procedentes de puntos tan lejanos como Esmirna, que depositaban sus mercancías sobre la arena «para luego transportarlas hasta Fez y venderlas allí».[10] Los comerciantes en busca de un lugar seguro se sentirían animados sin duda por las impresionantes nuevas fortificaciones que rodeaban la ciudad; el rompeolas también era imponente, aunque Christopher Wren hubiera rechazado la invitación a diseñarlo.[11]

En Inglaterra, las opiniones acerca de la utilidad de Tánger variaban, pero cuando lord Belasyse llegó para sustituir a Teviot en 1665, insistió en las virtudes de la ciudad:

> Su Majestad tendría esta ciudad en mayor estima que cualquier otro de sus dominios si estuviera aquí para ver las posibilidades del estrecho con relación a España, los barcos que pasan, las productivas montañas de África, los fragantes perfumes de las flores, las frutas y ensaladas exóticas, el excelente aire, las carnes y los vinos que parece permitirse esta ciudad, o que debería permitirse.[12]

Unas afirmaciones muy optimistas. Amenazaba una guerra con los holandeses, que estaban intentando armar una flota mediterránea, y los ingleses respondieron reforzando sus lazos políticos y económicos con Túnez y Trípoli. Después, los holandeses destruyeron la flotilla que transportaba las provisiones que Tánger necesitaba desesperadamente, y unos pocos meses más tarde, a principios de 1666, Luis XIV decidía darles su apoyo a los calvinistas holandeses que se enfrentaban a los ingleses. Su primer ministro, Colbert, que estaba poniendo un gran empeño en fomentar el comercio y la producción franceses, envió unos barcos contra los ingleses en el Mediterráneo, pero los eficaces piratas «tangerinos» ingleses lograron capturar barcos franceses y holandeses, y sus cargamentos, que llevaron hasta el puerto de Tánger, donde los pusieron a la venta.[13] La colonia demostró una gran elasticidad. En muchos aspectos, su mayor problema era Londres, y no el estrecho de Gibraltar. Para una corte inmersa en conflictos diversos en varios frentes, el coste de su aventura en Tánger constituía una constante fuente de preocupaciones, y la presencia inglesa en esa ciudad tenía sentido siempre y cuando Tánger contribuyera a la guerra con los holandeses. También era evidente que Tánger era una eficaz base de cooperación con los monarcas de Berbería, en especial en Argel, o para las operaciones contra los corsarios berberiscos que no respetaban los tratados con Inglaterra. Ahora bien, no todo el mundo estaba convencido de que Inglaterra necesitara una base a las puertas del Mediterráneo, habida cuenta, en especial, que Gayland era un vecino imprevisible que obligaba a la guarnición de Tánger a consumir recursos en armas y hombres que Inglaterra necesitaba utilizar en otros lugares.

Todas estas consideraciones llevarían a Carlos II a replantearse su política en el año 1683. En aquel momento, Carlos ya dependía económicamente de su antiguo enemigo Luis XIV, quien hacía tiempo que manifestaba su hostilidad a la colonia

inglesa, y, sencillamente, ya no podía permitirse más campañas contra los marroquíes. Carlos II decidió pagar la guarnición de Tánger de su propio bolsillo, una decisión que le costó hasta 70.000 libras cada año, y 1.600.000 libras en total, y no sabía hasta cuándo podría mantener este ritmo.[14] Se debatieron varias propuestas: devolverles la ciudad a los portugueses (quienes, igual que muchos comerciantes ingleses, insistían en su valor en la lucha contra la piratería), o bien cedérsela a los nuevos aliados franceses de Carlos (cuya flota estaba creciendo peligrosamente, 276 barcos en 1683). Sin embargo, al final, el último gobernador, lord Dartmouth, sería enviado a Tánger con instrucciones explícitas de arrasar la ciudad y destruir el rompeolas. En consecuencia, en 1684, los ingleses evacuaron por fin Tánger, dejando tras de sí una montaña de cascotes.[15] Lo que sobrevivió fue la aspiración de hacerse con el estrecho de Gibraltar. Carlos II había abandonado Tánger con auténtico pesar, y solo pasarían veinte años antes que Inglaterra adquiriera la población mediterránea sobre la que todavía ondea la bandera británica.

III

La adquisición de Gibraltar, no obstante, no sería un intento minuciosamente planeado de hacer realidad la idea de instalar una base inglesa a la entrada del Mediterráneo, sino que fue más bien, el resultado de «un ataque de despiste», por citar una vez más la famosa frase de sir John Seeley. En la década de 1690 ya era evidente que una crisis sucesoria iba a desgarrar España. El último de los Habsburgo españoles, Carlos II (que moriría en el año 1700), no tenía heredero y se le consideraba un débil mental; los matrimonios consanguíneos entre los Habsburgo no le habían hecho demasiado bien a la salud de la familia en los últimos doscientos años. El testamento de Carlos nombraba heredero a Felipe de Borbón, duque de Anjou y nieto de Luis XIV, pero, como era de esperar, los vecinos de Fran-

cia opinaron que permitir que un príncipe francés heredara el vasto imperio español en Europa, en el Mediterráneo y en el continente americano tendría unas consecuencias desastrosas al convertir a Francia en una potencia mundial mayor aún de lo que había sido España cuando estaba en la cúspide de su poder. La alternativa parecía ser mantener el linaje de los Hasburgo en España instalando a un miembro de la rama austríaca de la familia en el trono español. El rey inglés era ahora un holandés, Guillermo de Orange, y, por lo tanto, los intereses holandeses e ingleses coincidían, aunque los ingleses insistían, igual que seguramente harían los holandeses, en que «no tenían más interés que el de proteger su comercio y navegación»; si un príncipe francés se convertía en rey de España, «el comercio en el Mediterráneo estaría absolutamente perdido en cuanto un rey francés lo considerara conveniente ya que sería dueño del estrecho y de todos los países y puertos de ese mar, ayudados o apoyados por Francia».[16] El rey Guillermo fue incluso más lejos, y argumentaba:

> Con referencia al comercio con el Mediterráneo, será condición previa tener los puertos de la costa de Berbería; por ejemplo, Ceuta u Orán, como también algunos puertos españoles; como Mahón, en la isla de Menorca, del que se dice que es un buen puerto; tal vez debiéramos poseer toda la isla, para estar más seguros del puerto.

Sin embargo Luis XIV se mantuvo inflexible en su posición e insistió en que Inglaterra, que no tenía derecho a revindicar la herencia española, no debía ocupar los territorios españoles de Ceuta, Orán y Menorca. Aunque era indudable que Menorca no formaba parte de la península ibérica, «si el puerto de Mahón fuera desmembrado de la monarquía inglesa y cedido a los ingleses o a los holandeses, les haría dueños de todo el comercio en el Mediterráneo, excluyendo absolutamente a las demás naciones», salvo Holanda. Que los holandeses o los ingleses poseyeran Mahón debilitaría la posición de Toulon como

cuartel general de la armada francesa, una cuestión más seria todavía dado que Colbert había muerto y que el mando naval francés era menos enérgico.[17]

Los ingleses vieron en la guerra de sucesión española (1701-1714) entre borbones y habsburgos austríacos, Felipe de Anjou y Carlos III, una oportunidad de sacarle provecho a la crisis en España: islas caribeñas que conquistar y barcos cargados de tesoros a punto de captura. Los ingleses se preguntaron si debían atacar Cádiz o Gibraltar, pero el motivo era más el de interferir en las comunicaciones atlánticas de España que el de la protección del comercio inglés en el Mediterráneo de la que tanto alardeaban. Cádiz era una ciudad más rica y grande, y Gibraltar era una localidad muy pequeña, pero su situación estratégica era más tentadora.[18] En julio de 1704, una reunión del alto mando militar celebrada a bordo del buque insignia del almirante inglés Rooke decidió que un ejército al mando del príncipe Jorge de Darmstad-Hesse debía asaltar Gibraltar. El objetivo era el de «reducirla [la plaza de Gibraltar] a la obediencia del rey de España», y no el de conquistar el peñón para Inglaterra,[19] y, por descontado, el rey de España era solo uno, el pretendiente austríaco. Una grandilocuente carta de la reina invitó a los habitantes de Gibraltar a aceptar a Carlos III como su rey, pero los gibraltareños, con gran cortesía e igual obstinación, respondieron insistiendo en que «esta ciudad […] ha jurado al señor don Felipe V como a su rey y señor natural [el pretendiente francés] y como corresponde a sus fieles y leales vasallos», antes de desearle a Jorge de Hesse «que el Señor conceda a vuestra excelencia que viva muchos años». Las líneas de murallas que rodeaban Gibraltar y sus excelentes cañones configuraban una espléndida defensa, pero lo que no tenían los defensores, y sí los invasores, eran hombres. Después que los atacantes dejaran atrapadas a las mujeres y a los niños de Gibraltar en el punto en el que se habían refugiado, el santuario de Nuestra Señora

de Europa, en el extremo sur de la roca, el consejo municipal y el gobernador militar coincidieron en que «le sería más grato a Su Majestad que trataran de conseguir tales condiciones y rendirse que no resistir a ultranza y ocasionar severas pérdidas a la ciudad y a sus vasallos».[20] Con «Su Majestad» se referían, una vez más, a Felipe y no a Carlos. Por lo tanto, Gibraltar se rindió y los ingleses ofrecieron garantías a los gibraltareños: los conquistadores no les impondrían el protestantismo; al fin y al cabo, habían conquistado el peñón en nombre de un rey católico. La población local huyó a San Roque, algo más al interior, un pueblo que todavía se considera el hogar de los primeros gibraltareños.[21]

Las discusiones sobre quién debía gobernar el peñón expresaban con claridad e insistencia el punto de vista según el cual eran los soldados ingleses quienes habían conseguido conquistar Gibraltar en nombre del legítimo rey de España: «Inglaterra no deseaba afirmar que había hecho la conquista [de Gibraltar] para ella».[22] Hesse esperaba poder utilizar Gibraltar como puerta de entrada a España, y se aprobó un plan para lanzar un ataque contra Cataluña desde Gibraltar. El rey Carlos III llegó al peñón para ponerlo en marcha, y no deja de ser irónico que Carlos, a la sazón, acabara de tomar posesión de sus primeros centímetros de España cuando muy poco tiempo después los españoles perderían definitivamente Gibraltar, que pasaría a la permanente posesión de la reina de Inglaterra. En aquel momento empezó sonar con fuerza el argumento de que Gibraltar «no protegerá una flota frente a una superior, sino que será útil y seguro para los barcos [que navegan] solos o en grupos de cuatro o cinco buques de guerra, y, a este respecto, será una gran ventaja para nuestro comercio».[23] Los ingleses empezaban a darse cuenta de las grandes posibilidades que ofrecía Gibraltar para el control del Mediterráneo occidental. El embajador inglés en Lisboa, Methuen, advirtió que si se daba el caso de

que Carlos III no salía victorioso de su intento de sentarse en el trono de España, «Inglaterra no debe nunca enajenar Gibraltar, que siempre será una garantía para nuestro comercio y nuestro privilegios en España». En Inglaterra, los propagandistas alabaron las virtudes de Gibraltar, «situada como está en el centro mismo de nuestra actividad, en la misma boca del estrecho, dominando de orilla a orilla, y atemorizando con nuestros navíos todo el tráfico entre el este de Francia y Cádiz».[24] La hipérbole imperaba: Gibraltar, de hecho, era una población pequeña y abandonada, y sus muelles todavía estaban muy poco desarrollados.

En 1711, tras la muerte del sacro emperador romano José I, el hermano de Carlos III, el equilibrio de poder se desplazó de modo significativo. Lo previsible era que Carlos fuera elegido al trono imperial, y podría dedicar más recursos procedentes de los territorios orientales de los Habsburgo a la guerra de España, pero nadie quería una repetición del imperio dual del emperador Carlos V. No resultó demasiado difícil convencer al gobierno británico de llegar a un acuerdo según el cual Felipe sería aceptado como rey de España siempre y cuando esa insignificante muesca en el extremo sur de España (así lo veían desde París) permaneciera en manos británicas. Las negociaciones fueron interminables, y la argumentación, muy complicada. En un momento dado, los franceses objetaron en nombre de Felipe V a la idea de que ni siquiera «la más minúscula parte» de España fuera cedida a nadie, y después empezaron a discutir sobre lo que en realidad significaba la cesión de Gibraltar: el punto de vista minimalista sostenía que apenas se trataba de más de un castillo, un pueblo y un puerto, y sin tierra a su alrededor, ni siquiera la roca.[25] La cuestión era, ¿qué era exactamente Gibraltar?

El tratado de Utrecht del 11 de abril de 1713 zanjó, supuestamente, todas estas cuestiones. En virtud del artículo 10, Felipe V, a quien ahora los británicos reconocían rey de España, entregaba

> la plena y entera propiedad de la ciudad y castillo de Gibraltar, juntamente con su puerto, defensas y fortaleza que le pertenecen, dando la dicha propiedad absolutamente para que la tenga y goce con entero derecho y para siempre, sin excepción ni impedimento alguno.

Los católicos podrían practicar su religión sin impedimentos en el interior de Gibraltar, pero la reina británica aceptó, a petición del rey Felipe, que los judíos y los moros no vivieran en Gibraltar, aunque los buques mercantes procedentes de Marruecos sí podrían amarrar sus barcos allí.[26] Esta prohibición solo era una promesa susceptible de ser rota por la nueva soberana de la ciudad, y los intermediarios judíos ya habían llegado desde Marruecos en el breve intervalo entre la conquista de Gibraltar en 1704 y la firma del tratado en 1713. A los judíos se les valoraba cada vez más por el trabajo que realizaban en el suministro de alimentos y de material a los barcos. Aun así, pasarían varios años antes que los ingleses se dieran cuenta de todo el potencial que tenía Gibraltar y supieran valorarlo: las quejas de que el peñón no tenía los suficientes almacenes ni las instalaciones adecuadas para el mantenimiento y reparación de los barcos se multiplicaron. Durante el siglo XVIII, los genoveses llegaron en número creciente para unirse a los judíos, y de ahí nació una sociedad característica formada principalmente por intermediarios, agresivos vendedores ambulantes y proveedores de efectos navales; ahora bien lo que más dominaba en Gibraltar era una población cambiante de casi cinco mil marineros, mientras la mayor parte de su población civil vivía en lo que solo puede describirse como miseria.[27]

IV

El tratado de Utrecht le concedió otro trozo de suelo español a Gran Bretaña: Menorca. Los barcos británicos que se enzarzaban en pequeñas escaramuzas con los corsarios berberiscos habían utilizado la isla como punto de avituallamiento desde la década de 1670, con el permiso de los españoles, pero las instalaciones eran escasas, faltaban tinglados y sobraban ratas, aunque «el pan, el vino, las gallinas y los huevos eran baratos, y con un real de a ocho, uno podía comprar una oveja».[28] En 1708, los británicos ocuparon la isla, con la oposición de su aliado Carlos III, que no estaba dispuesto a ceder su soberanía; cuando los británicos cambiaron de bando y decidieron llegar a un acuerdo con el pretendiente francés, Felipe V, este aceptó entregar la isla, pese a las desventajas que dicha cesión suponían para Francia, y que no tardaría en lamentar.[29] El duque de Marlborough reconoció la importancia de Menorca, que podría tener en Gibraltar un puerto de escala; empezaba a tomar forma una gran estrategia cuyo objetivo era la creación de bases británicas permanentes en el Mediterráneo.[30] Ahora bien, necesitaban abordar un problema más inmediato, la falta de recursos de la isla. Una vez que un ejército hubo instalado su campamento en sus costas, descubrieron que Menorca no podía alimentar a todo el mundo puesto que apenas producía los cereales suficientes para alimentar a los isleños, y la carne de sus animales era dura. Algunas zonas de la isla estaban desarboladas, así que tampoco tenía madera, y costaba incluso encontrar alojamiento para las tropas.[31] A los soldados ingleses, que les destinaran a la calurosa y árida Menorca les parecía un castigo. Y sin embargo, la isla tenía en Mahón el mejor puerto natural de todo el Mediterráneo: tiene cinco kilómetros de longitud, en algunos puntos, casi ochocientos metros de ancho, y la bocana del puerto, unos 200 metros de anchura, lo que hacía muy difícil que los barcos enemigos pudieran entrar en el puerto a crear el caos. Es más, la entrada del puerto estaba protegida por el

sólido fuerte de San Felipe. Igual de importante que el puerto era el valor estratégico de disponer de una base cercana al sur de Francia: la flota francesa tenía su puerto de amarre en Toulon, a 220 millas náuticas hacia el nordeste. El comandante del ejército británico en España, Stanhope, escribiría que «Inglaterra nunca debería deshacerse de la isla, que sentará las leyes en el Mediterráneo, tanto en tiempos de guerra como en tiempos de paz», haciendo hincapié en la importancia de mantener controlados a los franceses; del mismo modo que los británicos habían sostenido Dunquerque para amansar a los franceses en el canal de la Mancha, necesitaban ahora conservar Menorca para amansar a los franceses en el Mediterráneo.[32]

Los británicos empezaron a preguntarse si Menorca no tendría alguna posibilidad de la que ellos no se hubieran dado cuenta todavía. Con un puerto tan magnífico, la isla podría llegar a ser un centro de distribución del comercio del Mediterráneo, y, si se fomentaba el comercio, los menorquines podrían convertirse en «un pueblo rico y próspero».[33] Richard Kane, el más competente de sus vicegobernadores, emprendió importantes obras constructivas que le dieron a la isla una nueva prosperidad. Hizo drenar las zonas pantanosas y las convirtió en huertos de árboles frutales (en la isla todavía se cultiva una ciruela llamada *quen*, es decir «Kane»), e importó ganado del norte de África con la esperanza de mejorar el tamaño y la calidad de los animales de la isla. A Kane le impulsaba el mismo espíritu que a los innovadores ingleses del siglo XVIII que estaban revolucionando el campo en su tierra natal. En 1719, ya se había terminado la construcción de una carretera que unía Mahón y Ciudadela, unas obras que se habían prolongado dos años, y una carretera a la que todavía se conoce con el nombre de *Camí d'en Kane*, «el camino del señor Kane».[34] La capital se trasladó de Ciudadela (la antigua Iamona), en la costa occidental, a Mahón, una decisión que agudizó más aún la división en-

tre los menorquines, en especial la nobleza de la isla, y las autoridades británicas, quienes solían ver en los isleños a un pueblo desagradecido y no cooperante: en 1777, el vicegobernador Murray les escribió a los magistrados de la isla, los *jurats*, preguntándoles si deseaban ver el regreso de la Inquisición o de los piratas berberiscos, de quienes los británicos protegían ahora a los menorquines, añadiendo que los británicos los habían sacado además de su antigua pobreza.[35] Los trabajos de mejora de los británicos se centraron en la ciudad de Mahón: construyeron nuevos muelles, y también las estrechas calles que ahora son características de la ciudad. La huella de la arquitectura inglesa sigue visible en las ventanas de guillotina de las casas, que recuerdan más a las poblaciones costeras de Inglaterra que a las de España.

Todos estos juiciosos proyectos no pudieron, por sí mismos, propulsar a Menorca hasta la primera fila de los puertos comerciales, y la ciudad siguió siendo primordialmente una base naval. La rivalidad anglo-francesa (y anglo-holandesa) se desarrollaba en el ámbito comercial y no solo en el bélico, y, aunque el comercio británico en el Mediterráneo sostuvo muy bien su posición, los franceses fueron los líderes del mercado durante buena parte del siglo XVIII. Los fabricantes de tejidos franceses satisfacían mejor la demanda de los mercados levantinos, ofreciendo tejidos más ligeros y brillantes, y más adecuados al gusto otomano y al clima turco. El comercio inglés en Turquía, tras los éxitos del siglo anterior, sufrió una gran contracción y el valor de sus exportaciones cayó de 233.000 a 79.000 libras entre 1700 y 1774. Durante el siglo XVIII, los franceses se llevaron la parte del león del comercio con Esmirna a través de Marsella, haciendo así de Esmirna el principal centro de comercio otomano con Occidente, aunque también trabajaban con Siria, Chipre, Alejandría, Salónica, y las regencias de Berbería y Constantinopla (con algunas interrupciones, como el grave estallido

de peste bubónica en Marsella en 1720). El comercio británico con el Mediterráneo en general se intensificó en este período, pero no tan rápido como en América, África y Asia. Es más, el comercio se vio obstaculizado por los conflictos en el Mediterráneo, con Francia o con España. Las admirables políticas que deberían haber convertido a Menorca en el depósito de cereales del Mediterráneo, o desarrollado la industria del algodón, o creado salinas, nunca tuvieron demasiado efecto.[36]

El deseo de alentar el comercio tuvo otras importantes repercusiones en la sociedad de la isla. Los protestantes, los judíos y los griegos tuvieron su lugar en la isla desde el primer momento de la ocupación británica. Los británicos prometieron proteger los derechos de la Iglesia católica, pese a la persistente sospecha de que los católicos tenían que ser desleales por necesidad a la corona británica (un argumento desacreditado por la presencia de soldados irlandeses católicos entre las tropas británicas). A las autoridades católicas, no obstante, les molestaba la insistencia de los británicos en que las antiguas instituciones como la Inquisición no tenían cabida en un territorio bajo hegemonía británica. En 1715, y otra vez más en 1721, el gobernador Kane promulgó decretos en los que excluía de la isla a los sacerdotes católicos extranjeros, y en los que ponía límites a los tribunales eclesiásticos. Al final, Kane decidiría que había llegado el momento de construir iglesias anglicanas en Menorca, las primeras (destacó) que se construirían en el Mediterráneo. Los británicos, a diferencia de la promesa hecha después de la adquisición de Gibraltar, nunca habían prometido excluir a judíos y moros de Menorca, y al llegar el año 1781, había aparecido una comunidad de 500 judíos que tenían su propia sinagoga. La llegada de unos doscientos griegos acentuó más todavía la diversidad cultural y étnica de Menorca, aunque los griegos no vinieran de lejos: en Córcega vivía una comunidad de refugiados griegos. A los griegos se les concedió el de-

recho de construir una iglesia, pero los hostiles católicos, al principio, se negaron a venderles el terreno donde edificarla, aun cuando los líderes religiosos de los griegos fueran uniatas que reconocían la autoridad del papa pero que seguían la liturgia griega. Tras varios siglos de Inquisición, los menorquines no tenían paciencia para tolerar prácticas diferentes, y los británicos, en su intento de proteger la libertad de culto, no pudieron evitar crear nuevas tensiones.[37]

La élite menorquina, organizada en diversas comunidades, o *universitats*, seguía opinando que los británicos eran un ejército de ocupación que perjudicaba la moral de la isla. Los nobles menorquines se aseguraron de que sus hijas evitaran cualquier contacto con los oficiales británicos, algunos de los cuales tenían la irritante costumbre de visitar los conventos para conversar con las monjas atractivas. En 1749, tres monjas en busca de romance se escaparon de un convento de Ciudadela, se ocultaron en casa de un oficial británico, se convirtieron al anglicanismo y se casaron con sendos oficiales británicos, ante la gran indignación de los magistrados isleños; el gobernador se limitó a dictar la orden de que sus hombres no debían hacer amistad con las monjas de la isla.[38] Por lo demás, había poca mezcla social entre la potencia colonial y los isleños. Con todo, la ocupación británica duró lo suficiente como para dejar huella (literalmente: una de las importaciones llegadas de Londres fue una prensa de libros). El catalán de Menorca adquirió palabras del ámbito de la construcción naval: *móguini*, por *mahogany*, «caoba», *escrú* por *screw*, «tornillo», *rul* por *ruler*, «regla». Incluso la dieta de los menorquines adquirió un sabor inglés con su *grevi*, de *gravy*, «salsa», y un aguardiente perfumado al enebro similar a la ginebra londinense. El grito de guerra de los niños menorquines, «¡*faitim*!» se deriva del inglés *fight him*!, «¡a por él!».[39]

Los británicos no dieron por sentada la defensa de Menorca. San Felipe era una de las fortalezas más sólidas del imperio británico, dotada de una red de profundos túneles en los que los soldados podían ocultarse, o en los que mantener las provisiones secas, pero quedaba un problema fundamental que solo podía resolver el gobierno en Londres: la escasez de tropas.[40] En 1756, cuando el almirante Byng cayó en la cuenta de que no podía salvar a Menorca de la invasión de los franceses, este problema, y la falta de un apoyo naval adecuado, demostraría ser letal para la hegemonía británica sobre Menorca (y al final, también para el propio Byng). Los subsiguientes juicio y ejecución del almirante Byng han eclipsado los acontecimientos que llevarían a Menorca bajo el dominio de los franceses. La guerra de los Siete Años no empezó en el Mediterráneo, sino en el río Ohio, donde los franceses estaban intentado construir una cadena de fuertes que unieran Luisiana, en el sur, con la región de los grandes lagos, en el norte, una línea que hubiera tenido el efecto de confinar las trece colonias británicas a la costa este de América del Norte. Los franceses intentaron también limitar los movimientos de los británicos en el Mediterráneo, y a este fin dirigieron su atención a las aguas cercanas a Toulon, el puerto de amarre de la flota francesa. A Londres llegaron informes de que los franceses estaban armando dieciséis o diecisiete buques de guerra en el puerto francés. El cónsul británico en Cartagena parecía saber lo que estaba ocurriendo:

> He recibido informes de que 100 batallones están marchando hacia el Rosellón con gran diligencia, y que estas tropas están destinadas a luchar en Menorca adonde serán transportadas por buques mercantes que en este momento se encuentran en Marsella, y que se dirigirán en convoy junto a todos los barcos de guerra de Toulon.[41]

Por lo tanto, en un primer momento de la guerra de los Siete Años, el Mediterráneo fue el escenario de operaciones secundario, pero no tardó en hacerse evidente que los británicos espe-

raban utilizar Menorca como la base desde la que obstaculizar el comercio levantino de los franceses.

El gobierno británico, en parte, debido a la falta de fondos, reaccionó débilmente a la amenaza de los franceses. El almirante Byng era un almirante muy competente, pero supo que le habían encomendado una misión casi imposible cuando le asignaron una escuadra de solo diez barcos y vio que le faltaban 722 hombres. Después, su operación se retrasó mientras otros barcos de guerra se hacían a la mar, enviados a otras misiones en el Atlántico. La misión de Byng consistía en averiguar si los franceses habían ocupado Menorca y, en caso afirmativo, liberar la isla; en caso negativo, debía entonces bloquear el puerto de Toulon.[42] Byng apenas acababa de salir de Portsmouth, cuando la flota francesa, capitaneada por el marqués de Galissonière y con el duque de Richelieu al mando del ejército, cayó sobre Menorca. Richelieu era el sobrino-nieto de aquel brillante y falto de escrúpulos Richelieu que había servido al rey Luis XIII; Galissonière era un marino competente cuya carrera había avanzado despacio (posiblemente porque era bajo y jorobado). Galissonière se aseguró de que la flota francesa tuviera el tamaño necesario para su empresa: 163 transportes para 15.000 soldados. Entre sus navíos de línea estaban el *Foudroyant*, con 84 cañones, y con el que ninguno de los barcos que formaban la escuadra británica (que ahora tenía catorce barcos) podía compararse, ni siquiera el buque insignia, el *Ramillies*.[43] Los franceses entraron en Ciudadela sin ninguna dificultad y se ganaron a los menorquines, ansiosos por librarse de los protestantes británicos. Los franceses esperaban poder utilizar la excelente carretera construida por el vicegobernador Kane que prometía llevar a sus tropas hasta Mahón, pero los británicos enviaron un batallón de obreros judíos y griegos a romper su valioso pavimento, ralentizando y dificultando así el avance de

los franceses, que habían llegado con cañones pesados. Aun así, al cabo de pocos días, todo lo que defendían las tropas británicas era el fuerte de San Felipe.[44]

En consecuencia, cuando Byng echó el ancla en aguas de las Baleares, a mediados de mayo de 1756, la tarea que tenía por delante era la de auxiliar a San Felipe. En una reunión de su Estado Mayor, esbozó las cuestiones fundamentales que determinarían la estrategia a seguir por su escuadra: ¿tenían alguna posibilidad de liberar Menorca si lanzaban un ataque contra la flota francesa? Rotundamente no. Incluso en el supuesto de que no hubiera una flota francesa en estas aguas, ¿podrían arrebatarle a los franceses el control de Menorca? Una vez más, todos creían que no. Ahora bien, si lanzaban un ataque y eran derrotados, ¿estaría entonces Gibraltar en peligro? Sí, lo estaría. Y concluyeron, «somos de la opinión unánime de que la flota debería levar anclas y dirigirse de inmediato a Gibraltar».[45] El vicegobernador se quedó para defender el fuerte de San Felipe, y lo hizo con gran valentía todo el tiempo que pudo. En cuanto a Byng, se convirtió en la cabeza de turco de la lenta y parsimoniosa política del gobierno británico, que se vio obligado a explicarle a una furiosa opinión pública por qué una posesión británica en el Mediterráneo había pasado a manos del antiguo enemigo. Después de un consejo de guerra en el que Byng se defendió con habilidad de la acusación de deserción en el campo de batalla, el almirante fue, pese a todo, declarado culpable y ejecutado el 14 de marzo de 1757. No cabe ninguna duda de que él no tuvo la culpa de que se perdiera Menorca.[46] Entre los que intercedieron por él se encontraba el duque de Richelieu, un noble y gallardo enemigo, y Voltaire, con quien el duque mantenía una relación epistolar, y quien en su obra más famosa, describe la llegada de Cándido al puerto de Portsmouth,

donde el ingenuo viajero asiste a la ejecución del almirante británico: «en este país creen saludable ejecutar de vez en cuando a un almirante a fin de estimular a los otros».

Los franceses conservaron Menorca apenas unos pocos años; la paz con Gran Bretaña volvió a poner la isla bajo hegemonía británica entre 1763 y 1782, y una vez más, tras un breve interludio de dominio español, entre 1798 y 1802, cuando la guerra contra Napoleón resucitó la importancia estratégica de la isla. Con todo, los británicos nunca se sintieron demasiado cómodos en Menorca, pese a ser muy conscientes de la ventaja estratégica que les daba tener una base de operaciones en el Mediterráneo occidental. Esta incomodidad se debía, en parte, a que creían que la isla era un lugar árido y desolado, e inexplicablemente remoto pese a su proximidad a Francia, España y África (algo de lo que ya se había quejado antes el obispo Severo), y en parte también, a que se preguntaban si podrían utilizarla como un señuelo para cedérsela a un posible futuro aliado con la esperanza de forjar una sólida amistad con otra potencia mediterránea.[47] Este tipo de debates tuvieron lugar en 1780, y estas cuestiones se debatieron con Rusia. Para comprender cómo Rusia se convirtió de repente en una potencia mediterránea, debemos ahora retroceder unos pocos años.

Capítulo 8
LA VISTA A TRAVÉS DEL PRISMA RUSO, 1760-1805

I

La creciente debilidad del imperio otomano dirigió la atención de los zares rusos sobre el Mediterráneo. Desde finales del siglo XVII, el poder de Rusia se había ido extendiendo hacia el sur, en dirección al mar de Azov y el Cáucaso. Pedro el Grande había ido recortándole territorio al imperio persa, y los otomanos, que gobernaban Crimea, se sintieron amenazados.[1] Por el momento, los rusos estaban ocupados con el conflicto que les enfrentaba a los suecos por el dominio del Báltico, pero Pedro también deseaba tener libre acceso al mar Negro. Estos planes tenían un cierto sabor a la vieja Rusia que Pedro había intentado reformar, igual que tenían un cierto sabor a la nueva Rusia tecnócrata que Pedro había intentado crear. La creencia de que el zar era el heredero religioso, e incluso político, del emperador bizantino, y de que Moscovia era la «tercera Roma», todavía no había sido erradicada cuando Pedro instaló su nueva capital en el Báltico, en San Petersburgo. Los rusos podían igualmente alardear ahora de tener cientos de barcos capaces de enfrentarse a las pretensiones turcas en el mar Negro, aunque distaran mucho de ser capaces de montar una guerra naval: pese al famoso viaje de Pedro el Grande, bajo el alias de Pyotr Mikhailovich, para inspeccionar los astilleros de Europa occidental la construcción de los barcos rusos era de mala calidad. En suma, la flota rusa tenía «escasa disciplina, poco entrenamiento y poca moral, carecía de competencia en las maniobras, y estaba mal administrada y equipada»; un coetáneo observó que «nada ha sido peor gestionado que la armada rusa», puesto que a los almacenes imperiales se les había agotado la estopa, el alquitrán y los clavos. Los rusos contrataron almirantes escoceses a fin de intentar crear una estructura de mando moderna, y acudieron a Gran Bretaña en busca de suministros y efectos navales; esta

relación se vio reforzada por la intensa relación comercial entre Gran Bretaña y Rusia, que siguió prosperando durante el siglo XVIII al mismo tiempo que el comercio levantino inglés se iba debilitando: en el último tercio del siglo XVIII zarparon hacia el Levante un máximo de 27 barcos al año, mientras que hasta 700 pusieron rumbo a Rusia.[2] La economía del mar del Norte, del Báltico y del Atlántico siguió creciendo, mientras el Mediterráneo se convertía, en términos relativos, en aguas estancadas.

No es ninguna sorpresa, por lo tanto, que no fueran los acontecimientos en el Mediterráneo, ni siquiera los del mar Negro, lo que atrajo a los rusos a aguas del Mediterráneo. En el remoto nordeste de Europa, la emperatriz rusa Catalina la Grande impuso su propio candidato al trono en disputa de Polonia, y los ataques contra los opositores del nuevo rey se extendieron hacia el territorio otomano hasta que, en 1768, desencadenaron una guerra entre Rusia y Turquía.[3] Los británicos habían firmado un tratado comercial con Catalina en 1766, y estaban convencidos de que, si sabían manejarla con cuidado, la emperatriz Catalina les reportaría grandes beneficios añadidos. El gobierno británico dio por sentado que la expansión marítima de los rusos aumentaría la dependencia rusa de Gran Bretaña, puesto que dicha expansión solo podía conseguirse con la ayuda de los británicos, y estaba convencido además de que los comerciantes franceses acabarían introduciéndose en el mar Negro si no los detenía una victoriosa campaña de los rusos contra los turcos. La idea de una guerra por poderes empezó a germinar en la imaginación de los políticos británicos, según la cual las flotas rusas despejarían el Mediterráneo de cualquier amenaza a los intereses británicos. El ministro de Luis XV, de Broglie, veía el problema desde un punto de vista muy similar: sostenía que una victoria naval rusa sobre los turcos pondría en peligro el comercio francés con el Levante.[4]

Con todo, las posibilidades de que los rusos consiguieran alguna cosa en el Mediterráneo parecían muy escasas. La flota del mar Negro no podía cruzar el Bósforo pasando junto a la capital otomana, de modo que los rusos decidieron enviar cinco escuadras del Báltico hasta el Mediterráneo a través del estrecho de Gibraltar. Era, por lo tanto, perentorio, tanto en el mar del Norte como en el Mediterráneo, que los rusos pudieran utilizar las instalaciones navales de alguna potencia amiga; era innegable que algunos de sus barcos no estaban en condiciones de pasar muchos meses en el mar (nada más llegar al puerto británico de Hull, dos grandes barcos tuvieron que someterse a importantes reparaciones, y otro más embarrancó frente a las costas del sur de Inglaterra). Los británicos deseaban proteger su supuesta neutralidad, pero el Almirantazgo dictó una orden que disponía que los barcos rusos podían comprar todo lo que necesitaran en Gibraltar y en Menorca. En enero de 1770, cuatro buques de guerra rusos se estaban poniendo a punto en Mahón, y los rusos nombraron cónsul de la isla a un empresario griego.[5]

Los rusos avanzaron hacia el este entre las protestas de los turcos, que refunfuñaban por la ayuda que los británicos le estaban prestando a la flota rusa, y entablaron batalla con la armada otomana el 6 de julio de 1770 frente a Cesme, protegida tras la isla de Quíos. Al principio de la batalla, los rusos tuvieron algún problema: el mástil incendiado de un barco turco cayó sobre la cubierta de un barco ruso que saltó por los aires. Al final, los rusos, simplemente, tuvieron suerte: sus brulotes se vieron favorecidos por el fuerte viento del oeste que soplaba en el estrecho entre Quíos y la península de Anatolia, y muchos de los barcos turcos se incendiaron. El emperador austríaco, impresionado, afirmaría preocupado: «será necesaria toda Europa para contener a esta gente, los turcos no son nada comparados con ellos».[6] Aunque se habían apuntado una victoria, y en cier-

to sentido, habían conseguido el control del mar, los rusos no tenían ni idea de qué hacer después; pese a ello, establecieron algunos puertos de aprovisionamiento, y durante varios años, en el Egeo se vieron escaramuzas y asaltos que llegaron incluso hasta puntos tan al sur como Damieta, donde hicieron prisionero al gobernador de Damasco. Ahora bien, e igual que habían descubierto los británicos en Menorca, lo que realmente tenía algún valor era poseer un puerto importante en una situación estratégica, y esto era lo que los rusos no tenían.

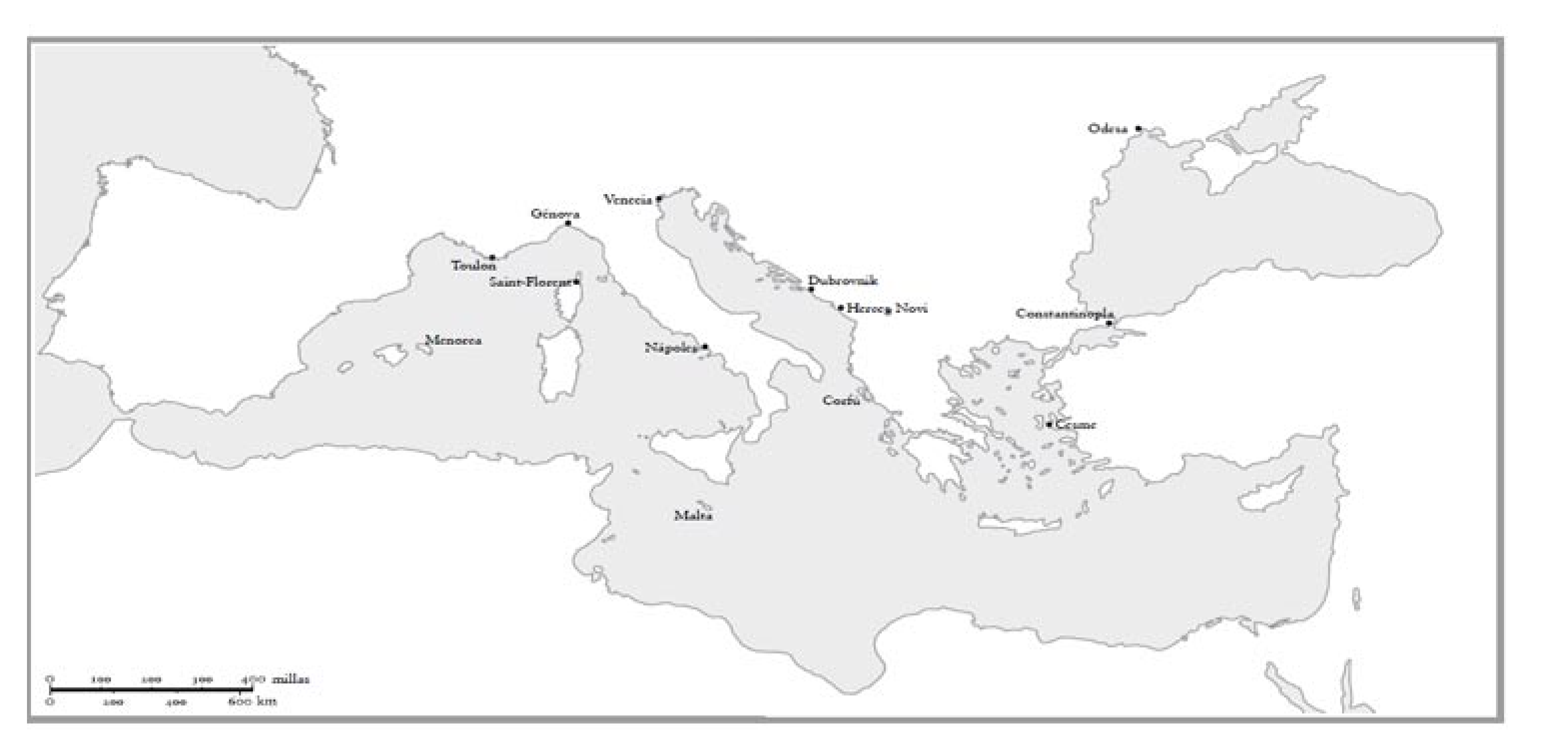
Aun así, reinaba la sensación de que el equilibrio de poder en el Mediterráneo se había desplazado en una dirección imprevisible. La decadencia del poder otomano y el creciente debilitamiento de Venecia habían dejado un vacío y, como veremos más adelante, no solo los rusos, sino también los daneses, los suecos, y, por último, los estadounidenses se internarían en el Mediterráneo, aunque sus principales intereses se hallaran en otros lugares. Ese, de hecho, era parte del problema: todos, excepto los muy veteranos venecianos y ragusanos, veían en el Mediterráneo a una más de entre las muchas esferas políticas y comerciales en las que tenían que operar; incluso los piratas berberiscos lanzaban sus asaltos en aguas del Atlántico con impunidad. La inactividad de los franceses frente a las contraamenazas británicas les dejó vía libre a los rusos en el Mediterráneo oriental.[7] De hecho, al llegar 1774, se combatía poco porque los rusos, en contra de todos los pronósticos, se habían hecho con el control de las aguas levantinas. Sin embargo, no habían logrado conquistar las islas más importantes del Egeo, como Lemnos e Imbros, que controlaban el acceso a los Dardanelos, y resultaba difícil ver que pudieran mantener una presencia permanente en el Mediterráneo si la única vía de entrada que tenían era la del estrecho de Gibraltar.[8] Los rusos aún tenían que descubrir cuáles eran las ventajas que podrían obtener de su presencia en el Mediterráneo: el control del Mediterráneo

oriental no era un fin en sí mismo, como dejaría patente el acuerdo de paz que concertaron con los turcos en 1774. En virtud de las condiciones del tratado de Küçük Kaynarca, los turcos les reconocían por primera vez a los rusos el control de una parte de la costa del mar Negro, y Rusia se aseguraba asimismo el derecho de enviar barcos mercantes a través del Bósforo hacia el Mediterráneo, lo que abría la puerta a la posibilidad de resucitar las antiguas rutas comerciales que habían unido las costas del norte del mar Negro con el Mediterráneo. Catalina II empezó ahora a reflexionar sobre el deber de la Iglesia ortodoxa rusa hacia los pueblos cristianos de Europa oriental, en especial los griegos, y los rusos fomentaron entonces una grave pero inútil rebelión de los griegos en Morea durante el año 1770. El ideal según el cual los rusos debían ayudar a los ortodoxos oprimidos de la Grecia gobernada por los otomanos formaba parte de un ideal más amplio: recuperar Constantinopla para la cristiandad ortodoxa, la «Gran Idea» sobre la que los zares rusos meditarían durante largo tiempo.[9]

II

Unos pocos victoriosos años en el Mediterráneo despertaron el apetito de la corte rusa de más aventuras mediterráneas, cuya constante característica fue que se originaron más allá del Mediterráneo. En 1780, el gobierno británico se encontraba inmerso en la guerra con sus colonias americanas, cuya peligrosidad se intensificó gracias al apoyo que españoles y franceses dieron a Estados Unidos. Entre 1779 y 1783, Gibraltar se enfrentaba una vez más a los bloqueos españoles y, al final, a incesantes bombardeos, y durante todo este tiempo el peñón estuvo firmemente defendido por el gobernador Eliott.[10] Gran Bretaña estaba bajo una gran presión y necesitaba encontrar aliados, mejor aún, aliados con barcos, y Rusia apareció como el amigo más evidente, una amistad que los británicos, sin embargo, tendrían que comprar. El ministro británico Stormont

intentó ganarse a Catalina y convencerla de lanzar un ataque conjunto contra Mallorca, argumentando que «Rusia conseguiría con este puerto tan bien situado unas ventajas tan evidentes que no vale la pena entretenerse demasiado hablando de ello», recalcó que «Pedro el Grande hubiera aprovechado la oportunidad de inmediato», e insistió en que el gobierno británico se sentiría muy feliz si los rusos tomaban posesión de Mallorca. Habían circulado rumores de que los enemigos de Gran Bretaña habían intentado tentar a Rusia para que su uniera a ellos ofreciéndole a Catalina Puerto Rico o Trinidad, y estos rumores habían despertado la preocupación de Stormont; los británicos habían entendido que, por algún misterioso motivo, el mar que atraía a Rusia era el Mediterráneo. Los rusos se mostraron muy cáusticos con el hecho de que les ofrecieran islas en el Caribe, tanto si estas ofertas se las hacía España como Gran Bretaña. Potemkin, el ministro de Catalina II, le dijo a sir James Harris, el enviado británico a San Petersburgo, mirándolo desde lo alto de su gran estatura, «si nos dais colonias lejanas, será nuestra ruina. Ya habéis visto que nuestros barcos a duras penas pueden salir del Báltico, ¿cómo creéis que podrían cruzar el Atlántico?». A sir James le quedó la impresión bastante clara de «que la única cesión que induciría a la emperatriz a aliarse con nosotros sería la de Menorca», una isla que se convertiría «en un pilar de la gloria de la emperatriz». La visión que tenía Potemkin no incluía ganarse el apoyo de los menorquines, puesto que tenía previsto expulsarlos a todos y colonizar la isla con griegos, y así, Menorca se erigiría en un bastión de la ortodoxia en el Mediterráneo occidental, un puesto avanzado en la lucha de los rusos contra los otomanos.


Odesa
Venecia
Génova
Toulon
Saint-Florent
Dubrovnik
Herceg Novi
Constantinopla
Menorca
Nápoles
Corfú
Çesme
Malta
0 100 200 300 400 millas
0 200 400 600 km

El problema de Harris era que esta propuesta no era más que una idea en la que Potemkin y el gobierno británico habían mostrado un cierto interés, pero el gobierno británico, en realidad, no había autorizado una oferta explícita, y los rusos estaban disfrutando de la ocasión de poder actuar como una potencia decisiva en una Europa dividida. Por una parte, Catalina realmente deseaba poseer Menorca, pero por otra, se dio cuenta de que Gran Bretaña esperaba algo muy importante a cambio, el apoyo naval ruso. Sabía también que Menorca sería difícil de defender de las incursiones españolas y francesas, y en una ocasión comentó que «no caeré en esa tentación». Decidió que su misión era hacer la paz entre los contendientes en guerra, y no exacerbar el conflicto en el Atlántico y en el Mediterráneo. Su sentido común y práctico triunfó, y al cabo de menos de un año, su sensatez se vio justificada, cuando los españoles dirigieron su atención a Menorca y les arrebataron a los ingleses el control de la isla en febrero de 1782.[11] Un escritor anónimo, posiblemente Edmund Burke, hizo un escueto comentario con relación a la manera de abordar el trato con la zarina:

> Inglaterra tuvo mucho tiempo para reflexionar sobre esta política absurda y ciega, y causas suficientes para reprobarla, bajo cuya influencia se había hecho con un aliado dudoso, y con un amigo del que nunca podría dejar de sospechar, desde el fondo del golfo de Botnia para crear un nuevo imperio naval en el Mediterráneo y en el archipiélago.[12]

Estas líneas fueron escritas algunos años más tarde, en 1788, cuando el gobierno británico estaba empezando a arrepentirse del apoyo que le había dado a Rusia en el pasado y a preguntarse si a Luis XVI le interesaría unirse en un bloqueo conjunto del canal de la Mancha para impedirles a los rusos llegar al Mediterráneo.[13]

Pese a que Catalina había rechazado la oferta de Menorca, estas negociaciones, y el enfriamiento posterior del afecto británico hacia los rusos, demuestran que Rusia se había ganado un papel significativo en la guerra y en la diplomacia del Mediterráneo que, a partir de aquel momento, intentaría siempre conservar. La anexión de Crimea en 1783 y la posterior extensión de la autoridad rusa a lo largo de las costas del mar Negro (que llevaría a la fundación de Odessa), extendieron las ambiciones rusas en el Mediterráneo, puesto que la zarina poseía ahora una base desde la que emprender aventuras comerciales y marítimas en dirección a los Dardanelos. Buena parte de todo ello dependería de las relaciones con los turcos; en 1789, mientras Catalina estaba en guerra con la Puerta Sublime, los griegos con patente de corso otorgada por los rusos hostigaron a los barcos turcos en el Adriático y en el Egeo. Los corsarios griegos contaban con el apoyo de Venecia, que tomaba sus últimas y desafiantes decisiones como república independiente, y que autorizó a un capitán griego, Katzones, a utilizar Corfú, todavía un dominio veneciano, como puerto de amarre, incitando así a los rusos a pensar que la isla podría ser una posición ventajosa en el Mediterráneo. Katzones les hizo la vida difícil a los turcos: conquistó el castillo de Herceg Novi, en la bahía de Kotor, y lanzó ataques hasta puntos tan lejanos como Chipre. Al llegar el año 1789, tres «escuadras semipiratas, indisciplinadas y bastante desorganizadas», navegando bajo pabellón ruso, estaban siendo una auténtica y constante irritación para los otomanos.[14] Los saqueos de los piratas dejan patente la inestabilidad reinante en el Mediterráneo.

El medio de crear estabilidad era evidente: al menos a corto plazo, los tratados de paz resolvían la disputas territoriales y permitían la libre circulación del transporte marítimo. Así pues, una vez firmada la paz con los turcos en 1792, el comercio ruso en el Mediterráneo empezó a expandirse, gracias, en parte, a

la excelente situación de Odessa: el hielo no causaba problemas y el puerto tenía un buen acceso a los espacios abiertos de Ucrania y del sur de Polonia. Ya en el año 1796, el de su fundación oficial, en Odessa se amarraron 49 barcos turcos, 34 barcos rusos y tres austríacos; la ciudad atrajo colonizadores de Grecia, Albania y del sur de los territorios eslavos, y los comerciantes llegaron desde Corfú, Nápoles, Génova y Trípoli. Adelantándonos un poco en el tiempo, en los años 1802 y 1803, Odessa estaba importando inmensas cantidades de aceite de oliva, vino, frutos secos, y lana de Grecia, Italia y España, que llegaban en barcos griegos e italianos bajo banderas de conveniencia turca, rusa y austríaca, mientras los puertos rusos del mar Negro exportaban cereales por el doble del valor de sus importaciones (de hecho, en 1805, las exportaciones de cereales habían alcanzado el valor de 5.700.000 rublos, un dato extraordinario).[15] Este gran éxito comercial hubiera sido imposible si no hubieran contado con la libre circulación a través del Bósforo y de los Dardanelos, que solo podía garantizarse mediante un tratado entre Turquía y Rusia, o, más inquietante aún, por una victoria de los rusos sobre los otomanos que pudiera arrebatarles la capital a los turcos y devolvérsela a sus señores ortodoxos.

El año de la fundación de Odessa, Catalina fue sucedida por su hijo Pablo, cuyas ambiciones superaban, y mucho, las de su madre, que había sabido reconocer con inteligencia los límites del poder ruso. Pablo ya había viajado por el Mediterráneo en 1782, en teoría de incógnito, bajo la identidad de «el conde del Norte», en una gran gira que le había llevado a Nápoles, Venecia y Génova, y estas experiencias despertaron su interés por darle a Rusia un punto de apoyo en la región.[16] En su breve reinado de cinco años de duración, Pablo impulsó otra vez a Rusia hasta el corazón del Mediterráneo. Los rusos seguían buscando una isla en la que instalar su base mediterránea, pero la

atención del zar Pablo se apartó de Menorca y se desvió hacia el este, centrándose ahora en Malta. Sin embargo, igual que ya había ocurrido en el pasado, serían circunstancias muy alejadas del Mediterráneo las que impulsarían la intervención de Rusia, y, de todos modos, lo que más le interesaba al zar Pablo no era la isla de Malta, sino sus caballeros. Los vínculos entre los caballeros de Malta y Rusia se remontaban a muchos años atrás. En el año 1697, Pedro el Grande había enviado a su general Boris Cheremetov a la isla para proponerles a los caballeros unirse a los rusos en una campaña conjunta contra los otomanos. Los barcos rusos se enfrentarían a la armada turca en el mar Negro, mientras la pequeña pero potente flota maltesa atacaba a los turcos en el Egeo. El gran maestre no estuvo dispuesto a jugárselo todo con este todavía desconocido imperio ruso, que, al fin y al cabo, seguía siendo el bastión del cristianismo ortodoxo. Con todo, Cheremetov les causó una gran impresión a los caballeros: este visitante procedente de otro mundo cristiano fascinó a los caballeros al asistir al servicio religioso de Pentecostés, durante el cual demostró una devoción tan emotiva ante la reliquia del brazo de san Juan Bautista (trasladada para la ocasión a la magnífica iglesia conventual de Valletta) que incluso se le saltaron las lágrimas.[17]

También durante el reinado de Catalina, los caballeros de Malta y la corte rusa habían tratado otras cuestiones, entre ellas la del complicado legado de un noble polaco en virtud del cual se fundaría un priorato de la Orden del Hospital en una región de Polonia controlada por Rusia.[18] En el año 1769, Catalina, que imaginaba poder utilizar a los caballeros para luchar contra sus opositores en Polonia, recibió en su corte a un viejo conocido, Michele Sagromoso, un caballero de Malta italiano que le llevaba mensajes del gran maestre y del papa, quien, por supuesto, deseaba crear instituciones católicas en el imperio ruso. Las cuestiones religiosas, no obstante, interfirieron cuando Ca-

talina envió a Malta a un dudoso protegido suyo, el extravagante marqués de Cavalcabó, en calidad de representante de la emperatriz. Las cosas no empezaron bien: de entrada, los caballeros objetaron a la presencia de un *chargé d'affaires* nombrado por una potencia no católica y, por otra parte, Cavalcabó era un personaje poco fiable, sospechoso de conspirar con la poderosa facción profrancesa de la orden. Muchos de los caballeros eran franceses, y la Orden de Malta tenía inmensas posesiones en Francia.[19] Cavalcabó tenía la misión de lograr que la flota rusa, que en este punto todavía seguía vagando por el Mediterráneo oriental, tuviera acceso a Malta. En el año 1775, el frustrado agente imperial estaba haciendo planes con la antigua nobleza maltesa, relegada desde hacía tiempo por los caballeros, con la vana esperanza de que pudieran liderar un levantamiento contra sus tiránicos señores y entregarle la isla a la emperatriz Catalina. Los caballeros, cada vez más irritados por el peculiar comportamiento del enviado de Catalina, asaltaron su residencia en Floriana, el barrio periférico de Valleta, y la encontraron abarrotada de armas. Cavalcabó fue expulsado y acabó sus días deshonrado en Francia y viviendo con el temor de ser detenido por fraude.[20]

Los acercamientos del zar Pablo a los caballeros de Malta no fueron, por lo tanto, totalmente inesperados.[21] Pablo, en su juventud, había estudiado la historia de los caballeros, y veía en la orden, no sin un cierto romanticismo, una posible barrera a la revolución: hete aquí unos hombres nobles de sangre pura, unidos por un celo cristiano común que trascendía las mezquinas de savenencias entre los estados Europeos de su tiempo. A Pablo no le preocupaba la identidad católica de la orden, y nunca tuvo ninguna duda de que él, el más grande de los príncipes ortodoxos, podría trabajar codo con codo con la orden.[22] Imaginó que los caballeros de Malta podrían darle apoyo en dos frentes: por una parte, un priorato ruso-polaco podría contri-

buir con dinero y hombres a la lucha contra los turcos en Europa oriental y, por la otra, los caballeros, con sede en Malta, trabajando junto a las escuadras rusas, podrían reducir la presencia de los turcos en el Mediterráneo. En poco tiempo, la hegemonía ortodoxa quedaría restaurada en los antiguos territorios bizantinos. Al gran sueño de Pablo solo se le interponía un obstáculo insuperable, y ese obstáculo tenía un nombre, Napoleón Bonaparte.

III

La guerra revolucionaria y las posteriores guerras napoleónicas afectaron a todo el Mediterráneo. En 1793, poco tiempo después de que el gobierno revolucionario francés le declarara la guerra a Gran Bretaña, pareció por un momento que la flota británica sería capaz de impedir que la armada francesa utilizara las aguas del Mediterráneo. Tras la intensificación de la guerra entre Francia y sus vecinos, acompañada por la implacable supresión de todos los opositores a los radicales jacobinos, las rebeliones estallaron en las provincias francesas. Los ciudadanos de Toulon expulsaron a los jacobinos del gobierno municipal y les pidieron ayuda a los británicos para salvar a su ciudad de los ejércitos revolucionarios que avanzaban hacia el sur. Los refugiados llegaban en masa y las provisiones no bastaban. Por suerte, los barcos británicos, bajo el mando de lord Hood, ya habían establecido un bloqueo al puerto de Toulon que solo había conseguido agudizar la escasez. El 23 de agosto, Hood aceptó hacerse cargo de Toulon, a cambio de que los habitantes reconocieran al rey Luis XVIII como el heredero al trono francés. Los ciudadanos tragaron saliva y aceptaron esta condición: el miedo que les tenían a los jacobinos compensaba su falta de entusiasmo por la monarquía. La ocupación puso la mitad de la flota francesa bajo control británico. A Hood no obstante, no le habían asignado demasiadas tropas terrestres, y cuando (el 17 de diciembre de 1793) el ejército revolucionario,

acaudillado por Napoleón Bonaparte, conquistó el fuerte a la entrada del puerto conocido con el nombre de «petit Gibraltar», Hood se dio cuenta de que la posición británica era insostenible. En el curso de su retirada, los británicos destruyeron nueve navíos de línea y tres fragatas, y volaron las reservas de madera de las que dependía el futuro de la flota francesa. También se llevaron a remolque otros doce barcos que fueron incorporados a las armadas británica y española.[23]

Este fue uno de los golpes más duros asestados contra la armada francesa durante toda la guerra con Francia, al menos igual de grave que la destrucción desencadenada en Trafalgar. Y sin embargo, la pérdida de Toulon les acarreó a los británicos un montón de problemas. Todos los comandantes británicos en el Mediterráneo mantuvieron Toulon bajo una obsesiva observación mientras Napoleón permaneció en activo,[24] y se vieron obligados a inventar nuevas estrategias para enfrentarse a los franceses en la región. Una de las soluciones consistía en recuperar Menorca, lo que sucedió en 1798, dándoles así un nuevo puesto avanzado cercano al sur de Francia. Ahora bien, antes de eso habían visto otra posibilidad tentadora. En 1768, la corona francesa le había quitado Córcega a los genoveses, quienes, de todos modos, ya habían perdido el control de la isla a manos de las fuerzas nacionalistas acaudilladas por el elocuente e inspirado Pasquale Eoli. Y entonces, antes que Francia le declarara la guerra a Gran Bretaña, circularon unos informes por Livorno según los cuales el gobierno revolucionario no tenía ningún interés por Córcega y la isla estaba en venta. Se dijo que los rusos, que habían visto en la isla una posible base naval en el Mediterráneo occidental, deseaban financiar un intento del gobierno genovés para comprar Córcega y recuperarla.[25] Estos rumores despertaron el interés de los británicos por Córcega, un interés que se intensificó cuando Gran Bretaña se encontró en guerra con Francia.

Mientras Toulon estuvo en manos de los británicos, Pasquale Eoli mostró un entusiasmo creciente por una alianza entre Córcega y Gran Bretaña. Eoli comprendió lo que significaba que los ingleses hubieran perdido Toulon, y observó que «la captura de Toulon es un golpe de suerte, puesto que obliga a los ingleses a liberarnos». Ahora bien, Paoli sobrevaloró la utilidad de Córcega. Si la isla no aparece en este libro con tanta frecuencia como Cerdeña, Mallorca, Creta o Chipre, es por la sencilla razón de que no tenía tantas instalaciones útiles para la navegación comercial transmediterránea, y ofrecía menos productos locales que las otras islas. Balagne, una región en el norte que llevaba siendo explotada desde que había caído bajo el dominio de Pisa en el siglo XII, producía unos pocos cereales, pero la sociedad corsa era una sociedad que miraba hacia su interior, aislada y conservadora, y el interior de la isla era de difícil acceso. Por lo tanto, era previsible que los genoveses acabaran por renunciar a su intento de conservar la isla.[26] Los británicos, sin embargo, empezaron a imaginar que Córcega tenía posibilidades todavía no utilizadas como base naval, y se plantearon la descabellada posibilidad de que, quizás, Ajaccio podría convertirse en un puerto que pudiera rivalizar con el de Livorno, y que Córcega pudiera convertirse en un «emporio que podría llegar a dominar todos los mercados del Mediterráneo y del Levante». En 1794, los ingleses tomaron al asalto la población de Saint-Florent, en Balagne, y al cabo de pocas semanas, un parlamente corso votaba la unión con Gran Bretaña; la isla funcionaría como una comunidad autónoma bajo la autoridad soberana del rey Jorge III. A los corsos se les otorgó su propia bandera, que lucía una cabeza de moro junto a las armas de la monarquía, y también un lema: *Amici e no di ventura*, «amigos y no por casualidad».[27]

La relación entre los británicos y los corsos, no obstante, se enturbió: Paoli se desilusionó, y los comités revolucionarios intensificaron su actividad cuando Napoleón infiltró activistas en su isla natal. Durante el año 1796, el gobierno de William Pitt decidió que la posición británica en Córcega era insostenible; la unión de Córcega y Gran Bretaña fue disuelta y las tropas británicas se retiraron de la isla. Las esperanzas suscitadas sobre el valor de la isla se habían transformado rápidamente en decepción. Pitt se preguntó si Catalina la Grande estaría dispuesta a quedarse con Córcega y prometerles a cambio concederles acceso especial a la isla a los barcos británicos, y le quiso hacer creer a la zarina que podría conservar la isla con no más de seis mil soldados y la buena voluntad del parlamente corso, pero Catalina murió antes que le llegara esta propuesta. En aquel momento, el punto de vista de los británicos con relación a la presencia rusa en el Mediterráneo era que los rusos podían hacer las veces de idiotas útiles que realizaran tareas secundarias al servicio de Gran Bretaña, mientras los británicos dedicaban sus mayores esfuerzos y gasto a la guerra contra la Francia revolucionaria y, por consiguiente, contra Napoleón.

La tarea de arrebatarle el control del Mediterráneo a los franceses recayó sobre Nelson y sus muy competentes colaboradores, Hood, Collingwood, Troubridge y otros. Uno de sus objetivos más importantes era el de impedir que Napoleón instalara una base en Egipto, desde donde podría obstaculizar los proyectos imperialistas británicos más al este aún, en India, donde los británicos llevaban construyendo su poder desde mediados del siglo XVIII. Una carta francesa interceptada por los británicos fundamentó la argumentación en defensa de una campaña egipcia:

> El gobierno ha puesto la vista en Egipto y Siria, países cuyo clima, bondad y fertilidad pueden convertirlos en los graneros del comercio francés, en su almacén de abundancia y, con el paso del tiempo, en el repositorio de las riquezas de India; es casi indudable que una vez hayamos tomado posesión de estos países

y los hayamos organizado, podremos llevar nuestra vista más lejos aún y, al final, destruir el comercio inglés en las Indias, transformarlo a nuestro propio beneficio y convertirnos también en los soberanos de la región, y de África y de Asia. Todas estas consideraciones juntas han inducido a nuestro gobierno a intentar la expedición a Egipto.[28]

Nelson era un almirante brillante y excepcional, pero también lo era su contrincante Napoleón, que logró llevar el conflicto entre Gran Bretaña y Francia hasta el corazón del Mediterráneo; una buena manera, aunque poco ortodoxa, de ver estos acontecimientos es observarlos, una vez más, desde la perspectiva rusa y maltesa.

Bonaparte supo ver desde el primer momento que Malta era un trofeo que valía la pena conseguir. En 1797, mientras todavía trabajaba para el Directorio revolucionario, les escribió a sus superiores que «la isla de Malta tiene un gran interés para nosotros», y sostenía que Francia necesitaba un gran maestre amigo. En su opinión, esto podía arreglarse con, al menos, medio millón de francos: el gran maestre en activo no había conseguido recuperarse de un ataque de apoplejía y su previsible sucesor era el alemán von Hompesch:

Valletta tiene 37.000 habitantes muy bien dispuestos hacia los franceses; en el Mediterráneo ya no quedan ingleses; ¿por qué no podría nuestra flota, o la de los españoles, antes de salir al Atlántico, dirigirse a Valletta y ocuparla? Los caballeros solo son 500, y el regimiento de la Orden lo forman solo 600 hombres. Si no lo hacemos, Malta caerá en manos del rey de Nápoles. Necesitamos conseguir esta pequeña isla a cualquier precio.[29]

Los comentarios de Napoleón, pese a sobreestimar el valor de Malta como punto de aprovisionamiento, habida cuenta de la escasez de agua y alimentos de la isla, eran muy agudos. Las magníficas fortificaciones de Valletta eran una máscara tras la que se cobijaba un ejército poco adecuado de defensores, hombres que, en cualquier caso, habían cedido, en su mayor parte, a las tentaciones de la buena vida; los ideales apasionados, incluso fanáticos, de los primeros hospitalarios se habían diluido, aun cuando la lucha contra el infiel turco siguiera siendo el pro-

pósito permanente de los corsarios malteses.[30] Por otra parte, la amenaza de que los napolitanos pudieran conquistar Malta tenía una importancia que trascendía el nivel local. El «rey de las Dos Sicilias» en aquel momento mantenía estrechos vínculos con Nelson y con Gran Bretaña, y su derecho histórico a ser reconocido como el soberano último del archipiélago maltés quedaba ratificado por el tributo que le pagaba cada año el gran maestre en la forma de un halcón.

Según lo previsto, von Hompesch fue nombrado gran maestre en julio de 1797; el nuevo gran maestre vio en el zar de Rusia a un aliado que podría restablecer la prosperidad de la orden a través del priorato polaco-ruso, al mismo tiempo que también esperaba el apoyo del emperador austríaco, en cuyos dominios él había nacido, y el de los caballeros franceses, consternados por los recientes acontecimientos en Francia, donde la orden poseía una gran cantidad de tierras.[31] Von Hompesch supuso, y no se equivocó, que el auténtico interés de Napoleón se encontraba en otro lugar, pero Napoleón estaba convencido de que si quería conseguir sus objetivos en el Mediterráneo oriental tenía que controlar Malta. Cuando, en mayo de 1798, una inmensa flota francesa zarpó de Toulon rumbo a Egipto con escala prevista en Malta, von Hompesch siguió confiando en los rusos y en los austríacos, como si estos se encontraran realmente en una posición de poder ofrecerle ayuda. Doublet, el que fuera secretario del anterior gran maestre, observó que «nunca antes se había visto en aguas de Malta una flota tan grande», y los líderes de la comunidad maltesa indígena observaron la ironía de que fuera una flota occidental europea, y no turca, la que estaba a punto de arrebatarle la isla a la orden.[32] Tras la llegada de la flota francesa a Malta, el cauteloso von Hompesch insistió en que los barcos entraran en el puerto solo de cuatro en cuatro, y el emisario de Napoleón protestó: «¿cuánto tiempo creéis que puede llevar que entre 500 a 600

barcos se procuren así el agua y las otras cosas que necesitan con urgencia?». El emisario pasó entonces a quejarse de que, en el reciente pasado, los malteses habían tratado mucho mejor a los británicos.[33] Ahora bien, esta era la respuesta que Bonaparte había esperado, y ahora tenía todas las excusas para desembarcar 15.000 hombres y tomar el control de la isla. Von Hompesch, consciente de las nulas posibilidades que tenía de resistir contra un ejército inmensamente superior, rindió la isla, y el 13 de junio, Napoleón expulsó a los caballeros, fundió grandes cantidades de plata y se apropió de sus archivos, no para leerlos, sino porque, en general, los proyectiles de la artillería solían almacenarse entre papel. Así pues, los caballeros fueron despojados de su identidad y arrojados a la merced de las potencias cristianas, igual que les había ocurrido después de la caída de Acre y después de la de Rodas. Una vez más, la supervivencia de la orden era incierta.

La conquista de Malta no hizo más que reforzar la decisión del zar Pablo de enviar las armadas rusas al Mediterráneo otra vez. Es innegable que Pablo sobrevaloró la utilidad de la isla como fuente de madera y de agua, pero estaba totalmente convencido de que Malta sería el punto de partida hacia otras conquistas más significativas.[34] Su primera acción consistió en convencer al priorato ruso de la orden de relevar de su cargo a Hompesch y nombrar nuevo gran maestre al zar Pablo en noviembre de 1797.[35] El zar incorporó a la Orden de Malta a varios nobles rusos ortodoxos a los que nombró caballeros, y empezó a vestir a diario el uniforme del gran magisterio, dando la impresión de que se sentía igual de orgulloso de su (cuestionado) cargo de gran maestre que de su dignidad de emperador de Rusia. Pablo se veía a sí mismo como el parangón de la caballerosidad. «Ahora mismo», observaría un ministro austríaco, «la única preocupación del zar es Malta».[36]

Una de las muchas sorpresas que el zar Pablo les dio a sus coetáneos fue aliarse con los otomanos, alianza concertada después de la gran victoria de Nelson sobre la flota de Napoleón en la bahía de Abukir, cerca de Alejandría, en el verano de 1798 (la batalla del Nilo); tras esta victoria, los británicos expulsaron a los ejércitos franceses de Egipto, aunque no antes de que Napoleón expoliara el país de una inmensa cantidad de sus antigüedades.[37] Desde el siglo XVI, la Puerta Sublime, en líneas generales, se había sentido satisfecha de su alianza con los franceses, pero el desembarco de las tropas de Napoleón en Egipto ya era intolerable. Además, algunos grupos problemáticos en los Balcanes parecían sentir una peligrosa simpatía por Francia, en especial el gran caudillo albanés, Alí Pachá, señor de Yanina. Era evidente que había llegado el momento de que el sultán se volviera contra Francia, cuyas ambiciones en el Levante eran más de lo que podían aceptar los otomanos, y que, al mismo tiempo, había demostrado ser más vulnerable de lo que pudieran creer los observadores de las flotas y de los ejércitos de Napoleón. La característica más importante de la alianza ruso-turca era el acuerdo preliminar, firmado apenas unas pocas semanas después de Abukir, en virtud del cual los turcos permitían que la armada rusa cruzara el Bósforo para acceder al Mediterráneo.[38] Por suerte, los turcos y los rusos pudieron ponerse de acuerdo en un objetivo común: las islas Jónicas, de las que Napoleón se había apoderado poco tiempo antes, en el curso del barrido que hizo para recoger los restos del imperio veneciano, después de la conquista de Venecia en mayo de 1797. Los turcos sospechaban que los franceses querían utilizar Ancona para lanzar desde allí una invasión contra los Balcanes, y entendían que controlar Corfú y las islas vecinas era un paso necesario para lograr un bloqueo eficaz del Adriático. Ambos bandos lograron dejar a un lado la desconfianza que les inspiraba su nuevo aliado. De hecho, el almirante ruso, el grosero y monolingüe

Ushakov, se reservaba sus celos para Nelson, puesto que no quería que los británicos se llevaran toda la gloria, y Nelson, por su parte, estaba decidido a mantener a estos insólitos aliados dentro de los límites del Mediterráneo oriental, mientras él conquistaba Malta y Corfú para Gran Bretaña. «Odio a los rusos», escribiría, y describió a Ushakov como «un canalla».[39] Los turcos poseían una flota de modernos barcos franceses de excelente construcción, pero sus marineros, muchos de los cuales eran, de hecho, griegos, carecían de disciplina, mientras que los astilleros rusos del mar Negro eran incapaces de construir barcos que pudieran resistir una larga guerra lejos de Rusia.[40] Pese a todo ello, a principios de marzo de 1799, las fuerzas combinadas de Turquía y Rusia habían conseguido hacerse con el control de las islas Jónicas. El zar, como era previsible, se acordó de la Orden de los Caballeros de San Juan al recompensar a Ushakov por el servicio prestado y le nombró caballero de Malta. Con relación al gobierno de las islas Jónicas, se estableció una cláusula particular: las siete islas constituirían una «república septinsular» aristocrática bajo soberanía turca, la República de las Siete Islas, pero Rusia ejercería una influencia especial como potencia protectora.[41]

Nelson, dejando a un lado sus dudas sobre la navegabilidad de la flota rusa y la capacidad de su comandante, le escribió a Ushakov proponiéndole un asalto conjunto contra Malta, un proyecto que parecía más real ahora que un ejército ruso estaba avanzando hacia el sur desde Turín. A Nelson le preocupaba que este avance se convirtiera en una conquista rusa lograda con el apoyo de los británicos, e insistía en que «aunque una de las potencias tenga algunos hombres más en la isla que la otra, no tiene por qué tener una mayor preponderancia. En el momento en el que caiga la bandera francesa, debe izarse la de la Orden, y ninguna otra».[42] Según un historiador, «nunca las perspectivas de Rusia en el Mediterráneo parecieron más pro-

metedoras que en octubre de 1799». Ushakov también era consciente de ello, y en diciembre, recibió con gran desconcierto un *ukaz* imperial informándole de que el zar había cambiado de opinión y que debía abandonar de inmediato el Mediterráneo y retirarse al mar Negro con toda la flota rusa, y debía, además, entregarles a los turcos todas las posiciones rusas en Corfú; el zar esperaba que este gesto llevara al sultán a darle preferencia a la flota rusa en el paso desde el Egeo hasta el mar Negro. La retirada llegaba justo a tiempo. La intervención rusa en las islas Jónicas amenazaba con interferir en la hegemonía de los Habsburgo sobre el Adriático y los austríacos empezaban a sentirse cómodos con su posesión veneciana, que Napoleón les había entregado como si fuera un caramelo. Los cálculos de Pablo no tenían ningún contacto con la realidad, y le dio a elegir pomposamente al sacro emperador romano entre Venecia y los Países Bajos, mientras recortaba imaginativamente la Europa posrevolucionaria y la repartía entre los reacios aliados que se enfrentaban a Napoleón.[43]

Hasta qué punto las ambiciones de Pablo estaban alejadas de la realidad quedó más patente aún cuando Ushakov descubrió que era imposible que su deteriorada flota llegara al Mediterráneo oriental y se vio obligado a hibernar en Corfú. Los rusos se quedaron observando impotentes el asedio a Malta de los británicos, y no pudieron salir de Corfú en dirección al mar Negro hasta julio del 1800. Napoleón no tenía ninguna confianza en poder conservar Malta, y, así, para «lanzar la manzana de la discordia entre mis enemigos» se la ofreció a Pablo como un regalo; el zar cayó en la trampa y aceptó la oferta, pero en noviembre de 1800 descubrió que la isla ya había sido conquistada por los británicos un par de meses antes.[44] Los británicos, por su parte, decidieron olvidar que su intención declarada había sido la de restituirles la isla a los caballeros, y tampoco se molestaron en izar las banderas de ninguno de sus aliados cuando con-

quistaron Valletta: ni la del zar-*cum*-gran maestre, ni la de la Orden de San Juan, ni tampoco la del rey de Nápoles, el antiguo soberano de la isla. El Ministerio de Asuntos Exteriores en Londres farfulló alguna cosa en el más puro estilo del Foreign Office con relación a esta irregularidad, y expresó el tímido temor de haber ofendido al zar como «el gran maestre reconocido» (un adjetivo algo exagerado). Sin embargo, al ejército y a la armada británicos *in situ* en Malta todo eso les traía sin cuidado,[45] y sería la bandera británica la que ondearía en Malta durante más de un siglo y medio. Solo Napoleón podría haber soñado lo que iba a ocurrir después: el zar creó la «Neutralidad Armada del Norte» con la ayuda de Dinamarca, Suecia y Prusia, y estableció un embargo sobre los barcos británicos; después, el sueño de Napoleón se transformó en pesadilla. La guerra estalló en el Báltico y en el mar del Norte; Nelson, aunque técnicamente solo fuera el segundo de a bordo, en abril de 1801 se erigió otra vez en el brillante vencedor de la batalla de Copenhague donde los británicos hicieron pedazos la flota danesa.[46] Una semana antes más o menos, un grupo de oficiales rusos descontentos había forzado su entrada en el dormitorio del zar y lo habían estrangulado. Los británicos se sintieron aliviados al enterarse del destino de su insólito aliado, y a Napoleón, que había reconocido en el zar a otro megalómano, la noticia le conmovió profundamente, y decidió que tras ese asesinato se ocultaba una conspiración de los británicos. Sin embargo, el peor enemigo de Pablo había sido él mismo.

IV

El sucesor de Pablo, Alejandro I, empezó su reinado con más cautela. Cuando en 1801, tras las negociaciones de paz pan-europeas con Francia, Rusia fue propuesta como garante de la autonomía de Malta bajo el mandato reinstaurado de los caballeros, el zar declinó cortésmente la oferta: ¿quién sino el rey de las Dos Sicilias podría ser el mejor garante de Malta, en

su capacidad de monarca soberano de la isla?[47] Por otra parte, Alejandro deseaba reactivar el interés ruso en islas Jónicas, habida cuenta, en especial, que el imperio otomano parecía estar tambaleándose (sería un tambaleo muy largo). Czartoryski, el consejero imperial, calificó a Turquía de «podrida y gangrenada en sus partes más vitales y principales».[48] Si el imperio otomano se disolvía, Czartoryski preveía dividir Turquía en Europa entre los Romanof y los Habsburgo, una división en la que algunas partes del Egeo, Asia Menor y norte de África pasarían a Francia y Gran Bretaña, y de la que Grecia resurgiría en forma de país independiente. El emperador Habsburgo conseguiría la costa de Dalmacia, que incluía Dubrovnik, mientras que Rusia se quedaría con Corfú y Kotor y, por supuesto, también con la ciudad de Constantinopla. Se emprendieron acciones prácticas: los rusos reforzaron la defensa de las islas Jónicas para protegerlas de la amenaza que suponían los franceses en el sur de Italia, y enviaron cónsules a Kotor y otras ciudades confiando en ganarse la simpatía de la población local.[49] Sin embargo, la paz de Amiens firmada con Francia se rompió en 1803 (en parte, a causa de la negativa de Gran Bretaña a rendir Malta), y Napoleón, que en poco tiempo se autocoronaría emperador de Francia, empezó otra vez a hacer ejercicios de calentamiento en el continente.[50] Estos acontecimientos convencieron a Alejandro de la necesidad de enviar sus barcos al Mediterráneo una vez más, una tarea facilitada por la «gloriosa victoria» obtenida por lord Nelson en Trafalgar, justo a las puertas del Mediterráneo, el 21 de octubre de 1805.[51] El Mediterráneo se había hecho más seguro para el tráfico marítimo de los países enemigos de Francia, pero el héroe muerto Nelson ya no estaba allí para advertir en contra de los poco fiables rusos, quienes, de hecho, habían puesto un gran empeño en mejorar la calidad de la construcción y la navegabilidad de su flota.

Durante el mandato de Alejandro, igual que durante el mandato de sus predecesores, el interés de los rusos por el Mediterráneo estuvo estrechamente vinculado a la simpatía de los rusos por los eslavos ortodoxos, sobre quienes el zar intentaba extender su protección. Esta fue la razón por la que los rusos enviaron barcos a la bahía de Kotor, que daba acceso al montañoso principado ortodoxo de Montenegro, una región que los turcos nunca se habían molestado en poner bajo su control total. La importancia que tenía Montenegro para los rusos era ideológica, y no práctica, pese a que, al parecer, Kotor era el puerto de amarre de 400 barcos mercantes, aunque esta cifra seguramente incluía embarcaciones no más grandes que botes.[52] La cuestión religiosa también pasó a primer plano en las negociaciones de los rusos con Dubrovnik. Los ragusanos, temiendo a los serbios, se habían opuesto siempre a que la iglesia ortodoxa se instalara en sus estrechos dominios, y en 1803, el Senado cerró incluso la capilla del consulado ruso. En marzo de 1806, un ejército francés avanzaba por la costa dálmata y el gobierno ragusano permitió a regañadientes que los soldados rusos guarnecieran las defensas de la ciudad de Dubrovnik cuando llegaran los franceses, si es que llegaban. A finales de mayo, no obstante, cuando los franceses entraron en territorio ragusano, el Senado decidió que los católicos franceses eran preferibles a los ortodoxos rusos, desencadenando así una batalla que tendría lugar por encima de Dubrovnik entre las tropas francesas y las rusas, estas últimas con la ayuda de los eslavos montenegrinos. Aunque los rusos consiguieron extender su influencia sobre la costa dálmata durante un tiempo, Dubrovnik siguió siendo una base francesa y, en 1808, sin apenas decir esta boca es mía, el gobierno de la república de Ragusa siguió los pasos de la república veneciana. Un representante del comandante francés Marmont anunció: «Señores, la república de Ragusa y su gobierno han quedado disueltos y se ha instalado un

nuevo gobierno». Dubrovnik fue puesta bajo la autoridad, primero de la Italia napoleónica, y después, de la nueva provincia de Iliria, y Marmont fue recompensado con el título de *duc de Raguse*.[53] El desplome no fue solo político: de los 277 barcos de vela amarrados en Dubrovnik en 1806, solo 49 seguían en servicio en 1810.[54] La república había quedado atrapada en guerras que de ningún modo podían servir a sus intereses. El poder decreciente de los otomanos había dejado a los ragusanos desprovistos de la tradicional protección turca que había garantizado la neutralidad y la seguridad de la república; un intento de garantizarse el apoyo de los turcos resultó infructuoso porque, a estas alturas, los otomanos ya tenían obligaciones con los franceses.[55] Fue un final ignominioso para aquella república que, con gran optimismo, había adoptado el lema LIBERTAS.

También fue el principio del final de la intervención rusa en el Mediterráneo. Los rusos siguieron teniendo dificultades para mantener el control sobre unas operaciones que se desarrollaban tan lejos de San Petersburgo, y que se vieron amenazadas por el desplome de la entente ruso-turco a finales de 1806 a consecuencia de las profundas discrepancias entre turcos y rusos con relación a Valaquia, en lo que hoy es Rumania. A los rusos y a los turcos les sorprendió verse enzarzados en una guerra. Gran Bretaña, con bastantes recelos, le dio algo de apoyo a los rusos, pero sería la flota rusa la que a finales de junio y principios de julio de 1807, frente al monte Athos, librara una de las grandes batallas navales de las guerras napoleónicas, confiando en poder romper las defensas del enemigo y entrar en los Dardanelos.[56] Si bien, sobre el papel, fue una victoria de los rusos, en la realidad, la flota turca seguía siendo capaz de mantener el bloqueo en la entrada de los Dardanelos y, en cualquier caso, el zar ya había tenido más que suficiente. El lucrativo comercio entre el mar Negro y el Mediterráneo prácticamente había desaparecido durante el conflicto y, tras los reveses sufridos

en Europa, en 1807 el zar llegó a un acuerdo de paz con Napoleón en Tilsit y renunció a sus ambiciones mediterráneas. También abandonó su flota en el Mediterráneo. Sencillamente, los barcos rusos se quedaron atascados allí. Los británicos capturaron sin ninguna dificultad a los que intentaron escapar hacia el Atlántico; algunos barcos pusieron rumbo a Trieste, Venecia y Corfú, cuyos puertos no tenían nada que ofrecerles, y los rusos los entregaron, los abandonaron e incluso los barrenaron; y otros llegaron hasta Toulon y se unieron a la armada francesa: una de las ventajas que Napoleón había esperado obtener del acuerdo de paz con Rusia era heredar su flota. Los oficiales franceses se precipitaron a Corfú para izar la bandera francesa en sustitución de la rusa.[57] La intervención en el Mediterráneo le había costado mucho dinero a Rusia y, al final, no le había dado ninguna ventaja permanente.

Capítulo 9
DEYES, BEYES Y BAJÁS, 1800-1830

I

La batalla de Trafalgar dejó el Mediterráneo abierto a la navegación británica, pero el Reino Unido no había conseguido todavía el dominio incontestable de las rutas marítimas. La encarnizada lucha por el control de Sicilia y del sur de Italia entre los británicos, que combatían en defensa de los intereses del rey Fernando de Nápoles, y los ejércitos de Napoleón, que actuaban en defensa de los intereses del mariscal Murat, quien estaba intentando usurpar el trono napolitano, alcanzó su punto culminante en julio de 1806 en la batalla de Maida (una victoria británica en lo más profundo de Calabria).[1] Maida demostró que Napoleón había sido un inconsciente al permitir que tantas tropas francesas quedaran inmovilizadas en condiciones lamentables en una zona tan alejada de las regiones del norte y del centro de Italia que él más deseaba controlar. Sus anteriores sueños de utilizar Tarento como una base desde la que controlar el sur de Italia y la entrada a los mares Adriático y Jónico se habían evaporado.[2] Ahora bien, la flota británica estaba más dispersa de lo que parecen indicar sus victorias. Los británicos necesitaban mantener abierto el canal de comunicaciones que unía Malta con Trieste, puesto que Trieste se había convertido en un importante centro de aprovisionamiento de suministros procedentes del imperio austríaco ahora que las rutas a través de Alemania estaban bloqueadas por los ejércitos de Napoleón.[3] Y al llegar 1808, parecía que los franceses estaban recuperando poco a poco el control del Mediterráneo; su flota estaba amarrada de nuevo en Toulon y se temían ataques contra Nápoles y Sicilia.

El gobierno británico se preguntó si tenía algún sentido seguir adelante con la guerra en el Mediterráneo. Otras cuestiones interferían: los franceses estaban intentando hacerse con el control de España, y el estallido de la guerra de independencia española desplazó la atención hacia las formidables y violentas campañas en la península ibérica. Lo complicada que era la situación se refleja en el número de barcos de la flota inglesa, que tenía muchos otros deberes que cumplir más cerca de Inglaterra, en el Caribe y en otros lugares. El 8 de marzo de 1808, el almirante Collingwood, el competente sucesor de Nelson, tenía bajo su mando quince navíos de línea: uno en Siracusa, uno en Messina y uno en Corfú; los otros doce montaban guardia en aguas de Cádiz. En el Mediterráneo, estos grandes buques de guerra tenían el apoyo de 38 fragatas, bergantines, bombardas y barcos de un solo mástil, la mayor parte de los cuales patrullaban y salían en misiones de reconocimiento que llegaban hasta Turquía y el Adriático. En los primeros tiempos de las guerras napoleónicas, los efectivos de la flota británica habían sido incluso inferiores: doce navíos de línea en julio de 1803, y diez en julio de 1805.[4] Comparado con las inmensas armadas de la Antigüedad, o con las que se enfrentaron en Lepanto, las flotas de las armadas contendientes a principios del siglo XIX parecen minúsculas. Por otra parte, los barcos británicos eran claramente muy superiores a los franceses o a los españoles, en especial con respecto a su potencia de fuego.[5] El gobierno británico se veía constantemente obligado a tomar decisiones sobre dónde concentrar sus recursos navales, decisiones que, sin embargo, se tomaban a una enorme distancia en tiempo y en espacio de las flotas del Mediterráneo, y así, las propuestas de bloquear Toscana, Nápoles y Dubrovnik llevaron sus deliberaciones hasta el reino de la fantasía.[6]

Los británicos necesitaban aliados. Las ambiciones de los rusos les habían sido útiles por cuanto les proporcionaron apoyo naval. En 1809, los británicos intentaron utilizar al caudillo albanés Alí Pachá, confiando en que conquistara para ellos las islas Jónicas, y también intentaron conseguir el apoyo de los rebeldes griegos que luchaban contra los otomanos, pese a la hostilidad instintiva que sentían hacia Ali Pachá. Además, el gobierno británico temía asimismo que los excesivos disturbios en los territorios occidentales del imperio otomano debilitaran tanto a los turcos que su imperio corriera el riesgo de venirse abajo, y no querían que eso ocurriera todavía, no al menos mientras libraban una guerra contra Napoleón de la que dependía la supervivencia del Reino Unido. En el Mediterráneo, la única manera de resolver este rompecabezas consistía en ocupar las islas Jónicas y poner la República de las Siete Islas bajo la protección del Reino Unido. El almirante Collingwood desembarcó con dos mil hombres, cuya mera llegada bastó para espantar a los franceses y a forzarles a una ignominiosa rendición. El conde Stadion, un ministro austríaco, opinaba que los británicos, en aquel momento, se habían convertido en los «señores del Adriático».[7]

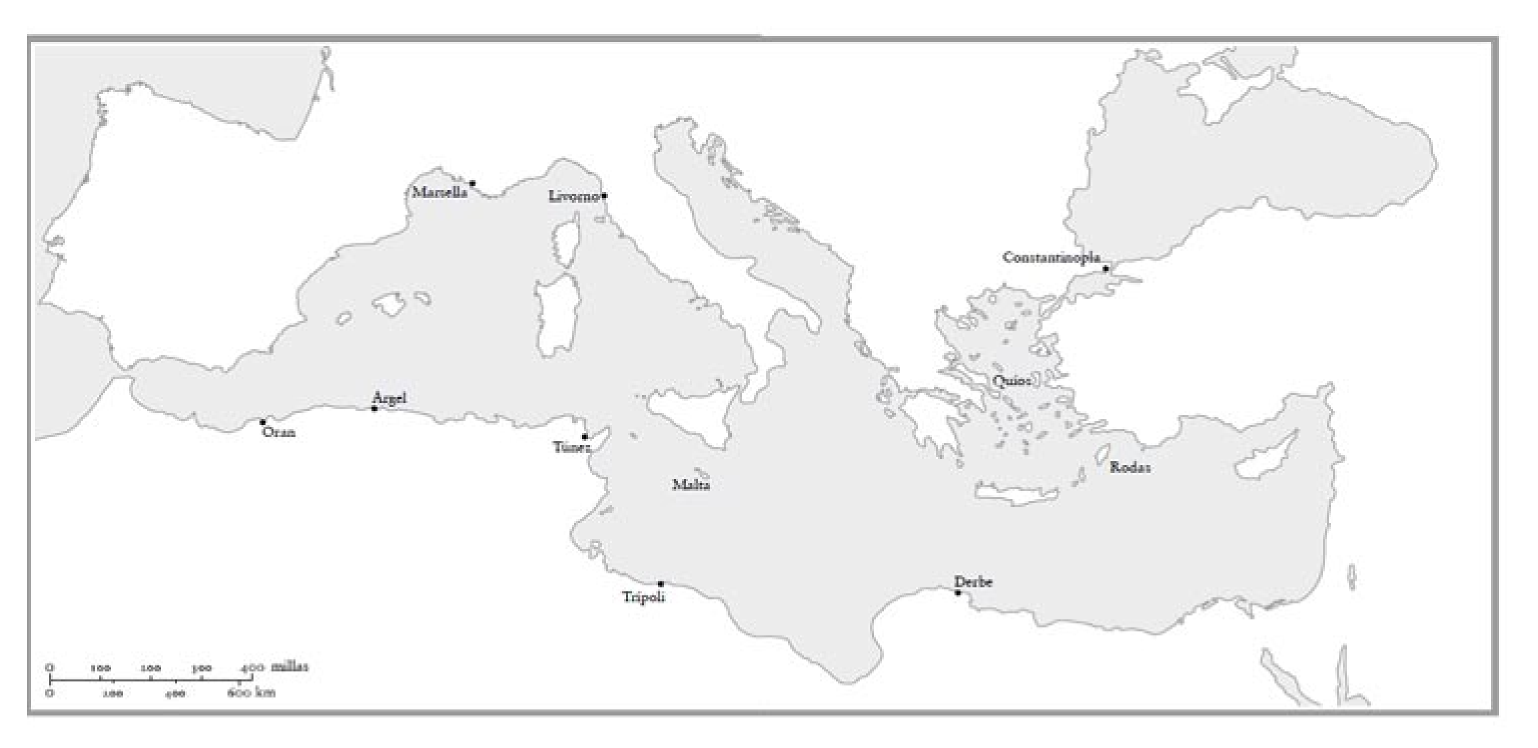
Al final de las guerras napoleónicas, el Reino Unido había conseguido sus trofeos: Malta, Corfú y Sicilia. En las últimas etapas de las guerras napoleónicas, entre 1806 y 1815, Sicilia se había convertido a todos los efectos, en un protectorado británico. Al rey Fernando le irritaba su dependencia de la ayuda británica, pero los británicos mantuvieron un férreo control sobre Sicilia: necesitaban bases navales en aquella zona y suministros esenciales para su flota.[8] En 1810, la presencia británica en la isla garantizó que Murat no se atreviera a invadirla, ni siquiera pese a que Napoleón le hubiera ordenado hacerlo, y aun cuando ya hubiera llegado hasta el estrecho de Messina.[9] Los británicos habían comprendido la necesidad de mantener una

presencia permanente en el Mediterráneo para poder impedir el avance de los franceses, y en especial, mantenerlos alejados de Egipto y de las rutas que llevaban a India. A pesar del descenso generalizado del comercio mediterráneo, la mentalidad comercial seguía funcionando, y los mercados del mar Mediterráneo serían más atractivos aún si los británicos podían acceder a ellos sin impedimento alguno. Las guerras napoleónicas trajeron otros cambios radicales. En 1797, Napoleón había sido el artífice de la extinción de la República de Venecia por la que nadie vertió demasiadas lágrimas en el resto de Europa; tampoco los ragusanos pudieron convencer a nadie para que les fueran restituidos sus privilegios después de la derrota de Napoleón. Las antiguas potencias comerciales del Mediterráneo habían sido borradas del mapa.

II

La disminución gradual del comercio veneciano y ragusano ofreció oportunidades a los barcos de otras naciones no mediterráneas. La actividad comercial había disminuido, pero las oportunidades comerciales seguían ahí. Sicilia, es verdad, había perdido su antigua posición como el gran granero que satisfacía las necesidades de todo el Mediterráneo. En el siglo XVIII, la población de la isla había aumentado más o menos en la mitad aunque una gran parte de este crecimiento demográfico se había concentrado en las ciudades, en especial en Palermo y la producción de cereales había caído debido, en parte, a que los sicilianos no fueron capaces de incrementar la producción, y en parte también a que las tierras dejaron de cultivarse. En el siglo XVII, los sicilianos habían exportado hasta 40.000 toneladas anuales de cereales, pero las condiciones climatológicas habían empeorado; el clima más húmedo de la época que se ha denominado «la pequeña edad de hielo» fue solo uno de los factores, el otro, la competencia del Báltico y de otras regiones a la que se enfrentaban los productores mediterráneos.[10] En el siglo XIX,

los emprendedores británicos como Woodhouse y Whitaker fomentaron el cultivo de viñas en el oeste de Sicilia para producir los pesados vinos de Marsala. En el Mediterráneo todavía quedaban productos que podían adquirirse fácilmente: coral de Cerdeña y del norte de África, frutos secos de Grecia y de Turquía, y café que llegaba a través de los territorios otomanos. Los daneses, noruegos y suecos, a quienes los ingresos de su comercio del norte habían hecho ricos, hicieron su aparición en las costas del norte de África, en las «regencias» de Berbería (así llamadas porque sus gobernantes, conocidos con los diversos títulos de deyes, beyes y bajás o pachás, eran en teoría los representantes del sultán otomano). El dey de Argel recibía dádivas de los daneses desde 1769 a cambio de la protección de sus barcos mercantes, aunque el dey, con una cierta regularidad, solía decidir que quería mayores donaciones, que conseguía hostigando los barcos daneses; alrededor de 1800, estas exigencias llevaron a los argelinos y los daneses al borde de la guerra. El bey de Túnez, por su parte, se sintió tan insultado por la calidad inferior de las dádivas recibidas que capturó algunos barcos daneses en mayo de 1800, y al mes siguiente envió a algunos hombres a hacer añicos el mástil de la bandera del consulado danés, un gesto que desencadenó una breve guerra en la que los daneses, y al cabo de poco tiempo, los suecos, se encontraron a merced del bey.[11]


Marsella
Livorno
Constantinopla
Quios
Argel
Orán
Túnez
Malta
Rodas
Trípoli
Derbe
0 100 200 300 400 millas
0 200 400 600 km

La diplomacia resolvió estos problemas. Los beyes y los deyes querían regalos, y estos regalos mantenían sus finanzas a flote. El Congreso de Estados Unidos fue informado de que la política de estos gobernantes consistía en atraer a las diferentes naciones a aguas mediterráneas tentándolas con nuevos tratados comerciales, y después «romper la amistad con todas las naciones con la mayor frecuencia posible».[12] Demasiados acuerdos con las potencias europeas habían privado a las regencias de Berbería de la ocasión de abordar los barcos extranjeros, apoderarse de sus mercancías y capturar a sus pasajeros y tripulantes. Por los cautivos podían pedir un rescate, pero también podían utilizarlos como mercancía prendaria de la diplomacia para garantizarse sus obsequios, y mientras los cautivos permanecían en las sucias y lamentables condiciones de las cárceles de Berbería, podían ser utilizados como esclavos (aunque los oficiales solían recibir un trato bastante mejor). Los marineros rasos eran encadenados al suelo por la noche, y en Trípoli, recibían una ración diaria que consistía en un bizcocho hecho de cebada y alubias y lleno de impurezas, un poco de carne de cabra, algo de aceite y agua. A los cautivos esclavizados se les obligaba a trabajar en la construcción de las murallas de Trípoli con la cabeza descubierta bajo el ardiente sol, y sus guardianes les insultaban llamándoles «perros cristianos» y los azotaban con látigos.[13] Los gobernantes norteafricanos eran, por supuesto, muy conscientes de que los estados cristianos harían lo que fuera para conseguir la libertad de estos hombres, y de las mujeres que los piratas seguían capturando en las costas de Cerdeña, Sicilia e islas Baleares.

Había un nuevo país cuyos barcos ofrecían nuevas oportunidades de extorsión en Berbería: Estados Unidos de América. El conflicto de los estadounidenses con Trípoli sería la primera guerra que librara la bisoña unión contra una potencia extranje-

ra, y llevaría al joven país a crear su propia y nueva armada.[14] La imagen que daban de los norteafricanos los escritores estadounidenses era la de unos «bárbaros» incivilizados, algo que resultaba fácil de hacer, habida cuenta que en inglés, el nombre que se solía utilizar para designar el Magreb era «Barbary».[15] Los informes enviados por los cónsules estadounidenses en Túnez y en otros lugares corroboraban la creencia de que los beyes, los deyes y los bajás eran tiranos descontrolados cuya actitud en el ejercicio del arte de gobernar podía definirse a partir de las decapitaciones y amputaciones de las que fueron testigos los enviados estadounidenses. George Washington expresó su firme opinión sobre los corsarios berberiscos en una carta enviada a Lafayette en 1786:

> En una época tan ilustrada, tan liberal, ¿cómo es posible que las grandes potencias marítimas europeas se sometan a pagar un tributo anual a los pequeños estados pirata de Berbería? Quiera el cielo que pudiéramos tener una armada capaz de reformar a estos enemigos e integrarlos en la humanidad, o bien de aplastarlos hasta hacerlos desaparecer.[16]

Washington no pudo prever que Estados Unidos no tardaría en unirse a las potencias europeas en hacer este tipo de pagos a los estados de Berbería.

La idea, sostenida y debatida por algunos historiadores que postula que los estadounidenses veían en esta guerra contra los estados de Berbería un combate cristiano contra el «barbarismo» musulmán, no está corroborada por las pruebas. Como ha escrito Frank Lambert, «la causa fundamental de las guerras de Berbería fue el comercio, y no la teología»; el tratado de 1797 entre Estados Unidos y Trípoli estipulaba explícitamente que Estados Unidos no era un país constitucionalmente cristiano, y el presidente Madison estaba convencido de que esta afirmación, al eliminar las diferencias religiosas de las cuestiones objeto del contencioso, había facilitado las relaciones con el norte de África musulmán;[17] y Lambert añade, «no eran guerras santas, sino más bien una prolongación de la guerra de indepen-

dencia de Estados Unidos».[18] Sobre el papel, la guerra de independencia había terminado en 1783, cuando Gran Bretaña había reconocido por fin la escisión de las trece colonias de la corona británica, pero en la realidad, quedaban todavía muchas cuestiones por resolver, en especial el derecho de los barcos estadounidenses a comerciar libremente por el Atlántico y en el Mediterráneo. El principio según el cual los ciudadanos del nuevo país debían ser recibidos en los puertos extranjeros en las mismas condiciones que los ciudadanos de las antiguas naciones europeas era uno de los principios por el que los estadounidenses estaban dispuestos a luchar. Gran Bretaña había entendido que sus colonias americanas eran parte integral de un sistema colonial cerrado en el cual sus posesiones transatlánticas suministrarían a Gran Bretaña las materias primas, al mismo tiempo que absorberían la producción industrial británica en aumento. Todo el sistema estaba protegido por un sistema tributario aplicado al comercio típico de la visión mercantilista del siglo XVIII. El famoso Boston Tea Party de 1773 ya había expresado la oposición de los americanos a dicho sistema, y a ambas partes les resultó muy difícil desembarazarse de esta relación. En 1766, diez años antes de la revolución norteamericana, el periódico *Pennsylvania Gazette* informaba que «un bono que daba derecho a un salvoconducto al Mediterráneo» sellado por las autoridades británicas había sido quemado públicamente entre muestras de desprecio en un café de Filadelfia.[19]

Comerciar en dirección al Mediterráneo les planteaba a los estadounidenses dos tipos de problemas, diferentes pero interrelacionados. Incluso después de 1783, los puertos británicos como el de Gibraltar podían mostrarse reacios a permitir la entrada de los barcos estadounidenses, y los capitanes británicos podían aprovechar cualquier oportunidad para poner bajo arresto a los barcos estadounidenses; los capitanes británicos sentían una especial afición a coaccionar a los marineros esta-

dounidenses para que se incorporaran al servicio británico, en especial mientras el Reino Unido estaba en guerra contra Francia. Algunos políticos británicos, entre ellos lord Sheffield veían en los estadounidenses a rivales comerciales en potencia que podrían debilitar la supremacía mercantil británica, aunque hubo quien observó que las posibilidades de éxito comercial en el Mediterráneo de los estadounidenses eran escasas gracias a los corsarios berberiscos. El segundo problema era el de su relación con los gobernantes del norte de África: los estadounidenses deseaban tener libre acceso a sus puertos, y también querían garantías de que los corsarios de Argel, Túnez y Trípoli no asaltarían sus barcos en alta mar. Jefferson coincidía en todo punto cono lord Sheffield, al observar que los europeos ya tenían una gran presencia en el Mediterráneo, y que, por lo tanto, los estadounidenses tendrían que colarse a través de aguas difíciles donde los piratas «podrían inspeccionar con eficacia cualquier cosa que entrara por allí».[20]

Estaba claro, por tanto, que el volumen de intercambios comerciales de los estadounidenses en el Mediterráneo nunca podría rivalizar con el de las potencias europeas ya establecidas, en especial Francia, que, a finales del siglo XVIII, ocupaba una posición predominante. No obstante, la intervención de Estados Unidos tuvo unas consecuencias muy significativas para los estados de Berbería, puesto que reconfiguró la relación de los estados norteafricanos con las potencias navales no musulmanas. Las guerras de Berbería fueron la primera fase de una serie de acontecimientos que desembocarían en la conquista de Argelia por los franceses a partir de 1830. Entre los principales protagonistas de dichos acontecimientos se encontraba la familia Bacri, financieros judíos que operaban desde Argel, que no solo financiaban al dey, sino que también comerciaban con Livorno y mantenían estrechos vínculos comerciales con sus correligionarios en las bases británicas de Gibraltar y Menorca. La

influencia de los Bacri en la corte del dey sorprende todavía más, habida cuenta de que, según observaron los estadounidenses, los judíos no recibían un buen trato en Argelia. El dey, sin embargo, se había dado cuenta de que podía utilizar a los banqueros judíos como intermediarios en sus negociaciones con los europeos, y de que estaban totalmente a su merced. El dey de Argel ejecutó a David Coen Bacri en 1811, después de que un líder judío rival, David Durán, cuyos antepasados habían llegado de Mallorca tras los pogromos de 1391, le acusara sin piedad de traición. Durán había confiado en ocupar el puesto de Bacri y recibir sus mismo honores, pero no tardó en encontrar el mismo destino.

Por lo tanto, una pequeña élite de familias judías permanecía muy cerca del dey, atrayéndose a veces la hostilidad de personajes tales como William Eaton, el embajador estadounidense en Túnez.[21] En 1805, Eaton hizo un llamamiento a los habitantes de Trípoli informándoles de que Estados Unidos había dado su apoyo a un pretendiente rival al cargo del bajá. Les suplicó que se dieran cuenta de que los estadounidenses eran un pueblo «de gentes de todas las naciones, de todas las lenguas y de todas las fes» que vivían «en los límites del oeste más lejano». El bajá en el gobierno, Yusuf Karamanli, afirmaba, era «un vil traidor, el almirante de su flota, un renegado borracho, y su principal consejero, un judío codicioso». El almirante de la flota, Murad Reis, sentía una violenta animadversión hacia los estadounidenses; había llegado a Argel llamándose Peter Lisle, un escocés muy dado al alcohol, que se había convertido y se había casado con la hija del bajá, aunque sin abandonar la bebida.[22] «Tened la seguridad», escribía Eaton, «de que el Dios de los estadounidenses y el de los mahometanos es el mismo, el único Dios omnipotente».[23] A Eaton le parecía que Túnez y sus ciudades vecinas eran un mundo impenetrable, aunque, en cierto sentido,

también muy instructivo. Cuestionó la justicia de la esclavitud cuando vio la gran cantidad de esclavos blancos y negros que abundaban en el norte de África musulmán:

> El remordimiento me invade el alma cuando pienso que, de hecho, esto no es más que una copia de la misma barbaridad que mis ojos han visto en mi país natal. Y sin embargo, alardeamos de nuestra libertad y de justicia natural.[24]

Eaton observó que en Túnez, igual que en Argel, eran los mercaderes judíos quienes parecían controlar el comercio. Describió una compañía comercial judía, la Giornata, que le abonaba al bey de Túnez 60.000 piastras anuales y que poseía una «factoría», o almacén, en Livorno. Afirmó que cada año se exportaban desde Túnez 250.000 pieles e inmensas cantidades de cera. Además, también se enviaban a Europa aceite, trigo, cebada, alubias, dátiles, sal y ganado (que incluía caballos); mientras la guerra arreciaba entre Francia y Gran Bretaña, los ragusanos actuaban como transportistas, beneficiándose del estatus especial del que gozaba Dubrovnik en sus últimos años de tributaria de la Puerta Sublime. Mientras tanto, los mercados de Túnez se sentían atraídos por los productos que los estadounidenses podían hacer llegar al norte de África: «muselinas, utensilios, tejidos de calidad, hierro, café, azúcar, pimienta, especias de todo tipo, velas de cera blanca, cochinilla, pescado seco, y madera». Eaton predijo que todos estos productos podrían venderse en Túnez a un precio tres veces superior al que se vendían en Estados Unidos.[25] Sus comentarios ponen de manifiesto que Eaton tenía en mente, no solo el comercio directo entre Estados Unidos y el norte de África, sino también el papel de los estadounidenses en el transporte de mercancías entre el Mediterráneo y el Atlántico. Su crónica confirma que en Túnez, Argel y Trípoli no había industria manufacturera; incluso las velas necesitaban ser importadas, pese a que se exportaba una prodigiosa cantidad de cera. No obstante, la falta de madera de buena calidad en el norte de África seguía siendo un grave problema, en especial para los estados que estaban construyen-

do su propia flota pirata. Hasta cierto punto, este problema quedaba resuelto por la compra o por la captura de barcos extranjeros, aunque el tamaño de las flotas de Berbería se había ido reduciendo desde finales del siglo XVII, a raíz de la presión ejercida por británicos y holandeses; al llegar el año 1800, un estado norteafricano podía considerarse afortunado si lograba movilizar una docena de barcos corsarios. Al comercio del norte de África había que añadir el comercio en otros puntos del Mediterráneo, que solo era posible mientras Estados Unidos mantuviera la paz con las regencias de Berbería. Thomas Jefferson dejó constancia de importantes exportaciones de trigo y harina americanos hacia el Mediterráneo, además de arroz y pescado seco o en vinagre en cantidad suficiente como para cargar hasta cien barcos cada año; pero «nuestros empresarios tenían claro que su aventuras en aquel mar estarían expuestas a la depredación de los estados piratas de la costa de Berbería».[26]

III

Desde el mismo momento en el que consiguió la independencia, Estados Unidos intentó abordar el problema de los corsarios berberiscos. En mayo de 1784, el Congreso autorizó las negociaciones con los estados de Berbería. El sultán de Marruecos fue uno de los primeros monarcas en reconocer la independencia de Estados Unidos, y entre 1786 y 1797, los estadounidenses firmaron acuerdos con Marruecos, Argel, Trípoli y Túnez. En el acuerdo con Argel de diciembre de 1794, Estados Unidos prometía entregarle al dey 642.500 dólares de forma inmediata y, cada año, efectos navales que incluían pólvora, proyectiles, mástiles de madera de pino y tablas de madera de roble por valor de 21.600 dólares; también le regalaron un juego de té de oro macizo. El valor de estos regalos se alejaba mucho de las primeras exigencias del dey: 2.247 millones de dólares en efectivo y dos fragatas recubiertas de cobre. Aun así, las dificultades continuaron cuando el dey se quejó de que el dinero que

le debían no había llegado, por lo que fue necesario ofrecerle un nuevo regalo, «un barco estadounidense nuevo de 20 cañones, que debía de navegar muy rápido y que le iban a regalar a su hija», pero el dey exigió, y consiguió, un barco de 36 cañones en lugar del de 20.[27] Los monarcas norteafricanos les reprochaban constantemente a los estadounidenses y a los europeos la escasa calidad y la cantidad insuficiente de los artículos que se suponía que debían recibir. Lo cierto es que las potencias cristianas escatimaban en los gastos, porque consideraban que estas exigencias no eran más que un robo descarado.

En 1800, el *George Washington*, un buque de guerra estadounidense, reconvertido a partir de un mercante británico de gran tonelaje que había cubierto la ruta de las Indias Orientales, llegó al puerto de Argel cargado de los obsequios que esperaba el monarca local, y también de azúcar, café y arenques. Tras las consabidas quejas por el retraso en la entrega de los obsequios, el dey le exigió sin más al capitán del *George Washington* que zarpara hacia Constantinopla llevando a bordo a un embajador argelino; el capitán se sintió tan intimidado que no pudo negarse. Su extraño cargamento ha sido descrito como «un arca de Noé»: no solo incluía caballos, ganado y 150 ovejas, sino también cuatro leones, cuatro tigres, cuatro antílopes y doce loros, y 100 esclavos negros que el dey le enviaba al sultán como pago de su tributo; también viajaba en el *George Washington* el séquito del embajador, compuesto por el mismo número de personas. El capitán recibió la orden de navegar bajo pabellón argelino, aunque al cabo de poco tiempo volvió a izar la bandera estadounidense; según los informes, los marineros, burlándose del islam, hacían virar el barco durante las oraciones para que los orantes ya no supieran en qué dirección estaba La Meca.[28] Los marineros sintieron una gran vergüenza al saber que los periódicos habían publicado su humillación, pero, aunque fuera de forma precaria, las relaciones con el dey se habían preserva-

do. Las relaciones con Argel seguían a flote, aunque hicieran agua, ahora bien, las que mantenían con Trípoli se deterioraron cuando el bajá exigió más tributos. Al no recibir ninguno, envió a sus hombres al consulado estadounidense a hacer trizas el mástil de la bandera de las barras y estrellas, y envió a sus barcos a la caza de trofeos; además de un barco capturado a los suecos, la flotilla del bajá incluía el *Betsy* de Boston, capturado a los estadounidenses unos meses antes y rebautizado con el nombre de *Meshuda*.[29]

Entre octubre de 1801 y mayo de 1803 Francia y el Reino Unido se mantuvieron en paz entre ellas, y los estadounidenses y los escandinavos, por razones puramente comerciales, intentaron explotar la relativa tranquilidad del Mediterráneo, obstaculizados, sin embargo, una y otra vez por los estados de Berbería, hasta tal punto que el gobierno de Estados Unidos, por primera vez, se sintió impelido a hacer la guerra contra una potencia extranjera. En 1802, los suecos, que tenían sus propias quejas, se unieron encantados a los estadounidenses en un bloqueo a Trípoli. Este conflicto ya estaba empezando a extenderse y a convertirse en una guerra de mayor envergadura cuando el emperador de Marruecos, airado por la negativa de Estados Unidos de garantizar el libre acceso de sus barcos que transportaban cereales a Trípoli, le declaró la guerra a Estados Unidos.[30] Entonces, en octubre de 1803, la fragata *USS Philadelphia*, que participaba en el bloqueo de Trípoli, embarrancó mientras perseguía un barco tripolitano. Los hombres del bajá capturaron la fragata y a sus 307 tripulantes, y el bajá creyó que podría aprovechar esta oportunidad para extraerles a los estadounidenses 450.000 dólares en concepto de rescate. Prebel, el comandante de la flota estadounidense, seguía confiando en la solución militar, y estaba convencido de que el *Philadelphia* podía darles a sus enemigos la ventaja que necesitaban en el mar: incluso en tiempos de paz, el *Philadelphia* podría ser utilizado en

asaltos corsarios, o como moneda de cambio en los regateos para sacarles más dinero a los estadounidenses o a los europeos. El barco tenía que ser destruido, o mejor aún, recuperado, y para ello, concibió un audaz plan de ataque nocturno contra el barco. Al caer la noche del 16 de febrero, el queche *Intrepid* fue enviado a Trípoli amparado sin pudor alguno por el pabellón británico, y bajo el mando de teniente Stephen Decatur. El *Intrepid* defendió su derecho a entrar en el puerto de Trípoli: el capitán llamó al práctico del puerto utilizando la *lingua franca* y le explicó que el barco traía provisiones. Mientras tanto, la flota tripolitana dormía sin saber lo que estaba ocurriendo. Decatur ingresó a punta de espada en el panteón de las leyendas estadounidenses al liderar el ataque, facilitado por la rápida huida de la mayor parte de sus enemigos. Al darse cuenta de que no tenían ninguna oportunidad de regresar con su barco a sus propias líneas, los estadounidenses incendiaron el *Philadelphia*, un cuarto de hora después de haberlo recuperado, y se dijo que las llamas iluminaron todo Trípoli.[31] Más tarde, otro asalto contra el puerto de Trípoli, en agosto de 1804, aumentó todavía más la fama de Decatur: al parecer, salió en búsqueda de un gran mameluco turco que había matado a su hermano antes aquel mismo día, se enzarzó con el gigante, sin retroceder ni siquiera cuando se le rompió el sable, y finalmente (después que un desinteresado marinero le salvara la vida interceptando el golpe mortal destinado a Decatur) logró pegarle un tiro a bocajarro al turco. El acontecimiento fue conmemorado en pintura y en imprenta por todo Estados Unidos. Demostraba el triunfo del valor estadounidense sobre la fuerza bruta, del pequeño, libre y resuelto Decatur sobre el negro y feo esclavo mameluco. Esta pequeña victoria en Trípoli incrementó en grado sumo la confianza en sí mismos de los estadounidenses.[32]

Aun así, fueron incapaces de romper la voluntad del bajá, y los estadounidenses adoptaron a continuación un plan diferente, el que defendía desde hacía tiempo William Eaton. Eaton zarpó hacia Alejandría en busca de Hamet, el pretendiente al trono de Trípoli que había sido apartado de la corona por su hermano menor Yusuf. Eaton se encontró acaudillando un ejército de hombres (sobre todo árabes) que viajó desde Egipto hasta Trípoli en condiciones muy difíciles. Tardó seis semanas en recorrer 650 kilómetros, y llegó hasta Derne, una ciudad costera donde se creía que Hamet sería aceptado como monarca. Al final, Estados Unidos no consiguió instalarlo en el trono de Trípoli, pero la mera amenaza del regreso de Hamet forzó al bajá a negociar, y se mostró dispuesto a aceptar unas condiciones modestas y de ningún modo comparables a la fortuna que los otros gobernantes norteafricanos les habían extorsionado: aceptó un rescate de 60.000 dólares.[33]

IV

Argel fue un problema algo más espinoso de resolver. En 1812, a sabiendas de que entre Estados Unidos y el Reino Unido había estallado una guerra, el dey de Argel decidió aumentar la presión sobre los estadounidenses, que ahora ya no podrían hacer llegar una flota al Mediterráneo. Insistió en que los obsequios que llegaron a bordo del *Allegheny* eran de baja calidad: por ejemplo, había pedido 27 cabos de gran diámetro, y solo había recibido cuatro. Exigió 27.000 dólares y, tras la negativa de los estadounidenses a entregárselos, los expulsó, sujetos al pago de esta cantidad; Lear, el cónsul, tuvo que pedirles este dinero a los Bacri, quienes se lo prestaron a un interés del 25 por 100.[34] Los argelinos, mientras tanto, habían capturado el bergantín estadounidense *Edwin*, que se dedicaba al contrabando a través de Gibraltar en apoyo del ejército británico en España (y que ignoraba el grave deterioro de las relaciones entre el Reino Unido y Estados Unidos). La tripulación del *Edwin* se quedó

prisionera en Argel, junto con el barco, y el gobierno de Estados Unidos, preocupado por la guerra en su costa atlántica y en Canadá, decidió enviar un representante al Magreb, confiando en que las negociaciones todavía pudieran llegar a buen puerto. El gobierno nombró cónsul en Túnez a Mordecai Noah, un extraordinario personaje ansioso por demostrarles a sus correligionarios judíos que ellos también tenían un lugar en la sociedad estadounidense, y que proponía alentar a «la nación hebrea» a llevar sus fondos al otro lado del Atlántico desde el Viejo Mundo, para el bien general de todos los estadounidenses. El gobierno de Estados Unidos lo sabía todo de la familia Bacri, y Noah podría tal vez ser de gran valor para lograr acceder al dey por medio de sus correligionarios. En el invierno de 1814, Noah cruzó el estrecho de Gibraltar, y se puso en contacto con la comunidad judía de Gibraltar, obteniendo de uno de sus líderes una carta de presentación para los Bacri, pero solo pudo asegurarse la liberación de apenas un puñado de cautivos estadounidenses.[35]

El presidente Madison no era un belicista, pero Estados Unidos había saboreado las mieles de la victoria en la guerra contra Trípoli y veía la guerra contra Argel como la segunda fase de un conflicto que pondría fin al acoso de los gobernantes de Berbería. El 17 de febrero de 1815, Estados Unidos y el Reino Unido firmaban la paz, y una semana más tarde, Madison solicitaba al Congreso que le declarara la guerra a Argel; los estadounidenses reunieron su mayor flota hasta el momento (apenas diez barcos de guerra) y pusieron al frente de la expedición al héroe nacional Stephen Decatur.[36] Decatur satisfizo todas las expectativas: capturó varios barcos argelinos mucho antes incluso de llegar a Argel, situándose, por lo tanto, en una excelente posición para dictarle sus condiciones al dey, un recién llegado al cargo (los dos deyes anteriores habían sido asesinados). Cuando el emisario del dey pidió tiempo para reflexio-

nar sobre las condiciones del tratado que los estadounidenses querían imponerle, Decatur respondió: «¡Ni un minuto!».[37] Al tratado con Argel siguieron en rápida sucesión otros tratados con Túnez y con Trípoli. El tratado argelino preveía la devolución de los cautivos estadounidenses y regulaba las funciones del cónsul estadounidense, pero su auténtica importancia en la historia del Mediterráneo radica en el artículo segundo: se ponía fin para siempre a la práctica de los obsequios y de los pagos de tributo. Este fue el gran éxito de la expedición de Decatur. Se había sentado un precedente cuya importancia comprendieron muy bien las potencias europeas, que miraron a Estados Unidos con un respeto mayor que nunca. Los estadounidenses se felicitaron a sí mismos; John Quincy Adams escribió: «nuestra campaña naval en el Mediterráneo ha sido tal vez igual de espléndida que cualquier otra cosa que haya sucedido en nuestros anales desde que existimos como nación». El comentario no era demasiado largo, pero hacía que esta victoria naval conseguida con una armada recién estrenada fuera más impresionante aún.[38] Las victorias sobre los gobernantes de Berbería fueron un momento definitorio en el surgimiento de la identidad estadounidense.

V

También en Oriente estaba naciendo un nuevo orden. Al llegar el año 1800, el sultán otomano ya no podía manejar a sus súbditos egipcios y griegos. En el año 1805, el caudillo Mohamed Alí se aprovechó del caos en Egipto creado por la llegada y posterior retirada de Napoleón para derrocar a los funcionarios mamelucos al servicio del sultán otomano y tomar las riendas del gobierno. Aunque reconocía la soberanía otomana y, oficialmente, ejercía el cargo de virrey, en realidad Mohamed era su propio señor. Era un albanés que hablaba albanés y turco, no árabe, cuyas pretensiones se extendían más allá del imperio otomano, y que intentaría servirse del conocimiento y de

la tecnología de Europa occidental, en especial de Francia; Mohamed Alí era para Egipto lo que Pedro el Grande había sido para Rusia. Entendía que la mejora económica constituía la clave del éxito de sus planes, y nacionalizó el campo y construyó una flota de guerra. Estas políticas recuerdan de forma asombrosa en casi todo detalle a las políticas de los faraones ptolomeos de dos mil años antes. Alí fomentó nuevos planes agrarios, entre ellos los proyectos de irrigación, puesto que había reconocido la importancia que tenía la demanda de algodón de buena calidad en Europa occidental, pero también deseaba crear una base industrial, para que Egipto no se limitara a ser exportadora de materias primas a las naciones más ricas.[39] Alí tenía la ambición de hacer llegar a Egipto los beneficios de la expansión económica que estaba transformando Europa a principios del siglo XIX. Supo ver, por ejemplo, la pobreza a la que había quedado reducida Alejandría, cuya población y tamaño habían disminuido hasta convertir la ciudad en poco más que un pequeño pueblo que ya no tenía ningún peso en el comercio de larga distancia. El renacimiento de Alejandría empezó durante el mandato de Mohamed Alí con la llegada de inmigrantes procedentes de todo el Mediterráneo oriental: turcos, griegos, judíos y sirios.[40]

En la década de 1820, los intentos de Mohamed Alí de lograr el reconocimiento de su autoridad sobre Creta y Siria dejaron patente su resolución cada vez más firme. Si deseaba convertir a Egipto en una potencia naval moderna, el virrey necesitaría tener acceso a buenas reservas de madera, lo que significaba, igual que en milenios anteriores, que necesitaba lograr el control de territorios dotados de buenos bosques. La dificultad a la que se enfrentaba en la década de 1820 era que los territorios europeos de los otomanos estaban peor gestionados aún que sus territorios africanos. En 1821 las revueltas estallaron en Morea, donde la geografía favorecía a los rebeldes, que tarda-

ron poco tiempo en hacerse con el control de las zonas rurales, dejando a los turcos a cargo de las bases navales de Nauplia, Modon y Coron. Pese a ello, los turcos no pudieron mantener su hegemonía en el mar, y nuevos focos de resistencia aparecieron en islas como Hidra y Samos. Las comunidades de comerciantes griegos, cada vez más activas desde el siglo XVII, reunieron a toda prisa una flota de guerra formada, sobre todo, por buques mercantes armados con cañones. Una de las flotas griegas poseía 37 barcos, otra, una docena, y ambas estaban al mando de comandantes de Hidra. A finales de abril, estos lobos de mar griegos habían capturado cuatro barcos de guerra turcos, dos de los cuales eran fragatas, unas capturas que les dieron a los griegos la confianza necesaria para patrullar el Egeo y plantarle cara a la flota turca en las cercanías de los Dardanelos; aunque la flota griega no pudo vencer a la turca, los griegos se retiraron sin sufrir pérdidas demasiado graves. En el año 1822 el gobierno turco, estaba tan exasperado por los asaltos marítimos de los griegos que movilizó una flota turca mucho mayor, traída en su mayor parte de los estados de Berbería. En abril, los turcos intervinieron en Quíos, donde una fuerza expedicionaria griega estaba intentando conquistar la ciudadela. Las tropas griegas fueron expulsadas y los turcos pasaron después a realizar una matanza entre la población, un baño de sangre, que sería comprensiblemente incorporada a la heroica historia de la oposición griega a los turcos, y que le inspiraría a Eugène Delacroix un cuadro de poderoso argumento.[41] Los griegos respondieron con la misma moneda: cinco meses y medio más tarde masacraron a los musulmanes y judíos de la Trípoli de Morea. A lo largo de los siglos, muchos griegos se habían hecho musulmanes, y muchos turcos se habían helenizado. Las masacres y las limpiezas étnicas de las gue-

rras entre turcos y griegos, que se prolongarían un siglo y medio, se fundamentaban, por lo tanto, en un rechazo trágico de la herencia común de griegos y turcos en el Mediterráneo.

Una herencia común, no obstante, que no impidió que los observadores en el Reino Unido, Francia y Alemania celebraran las victorias de los griegos, en quienes veían los herederos del mundo clásico, cuya historia, filosofía y literatura estudiaban en la escuela. Los gobiernos fueron algo más cautelosos en darles su apoyo a los rebeldes: el gobierno británico, siempre pragmático, se preguntó si la desintegración del imperio otomano era deseable en aquel preciso momento, un punto de vista compartido por Mohamed Alí, aunque eran pocos los que creían que todavía le quedaba un largo tiempo de vida. El problema radicaba en que la desintegración de los Balcanes alteraría todo el equilibrio de poder en Europa, ese delicado mecanismo conocido con el nombre de «el concierto de Europa», creado tras las derrota final de Napoleón en Waterloo. Una fuente de preocupación era Austria, que protegía sus intereses comerciales en el Mediterráneo oriental con una flota de 22 buques de guerra, un número superior al de los barcos británicos. En opinión de los griegos, los austríacos constituían una amenaza porque comerciaban de buen grado con los turcos, aunque todo lo que hacían los austríacos era mantener el antiguo comercio entre Dalmacia y el Mediterráneo oriental a través de Dubrovnik y sus vecinos.[42] Las potencias europeas no les enviarían ayuda significativa a los griegos hasta 1827. Mientras tanto, Mohamed Alí vio la oportunidad de sacar provecho de las rebeliones griegas, y, a primeros de 1825, decidió enviar una flota en dirección a Grecia con la intención de conquistar Creta, Chipre, Siria y Morea para incorporarlas a su imperio personal. Alí imaginó que podría conservar Grecia si expulsaba a los griegos y repoblaba el sur de Grecia con *fellahin*, campesinos egipcios. Su objetivo, por lo tanto, consistía en lograr extender su hegemonía

sobre casi todo el Mediterráneo oriental. No reparó en gastos, y envió 62 barcos a las aguas al este de Creta, esperando poder expulsar a las fuerzas navales griegas del sur del Egeo.[43]

En octubre de 1827, ya iniciadas las negociaciones entre todas las partes en conflicto, una flota formada por doce barcos británicos, ocho rusos y siete franceses fondeados frente a Navarino se enzarzó casi por accidente en una batalla contra una flota otomana formada por unos sesenta barcos turcos, egipcios y tunecinos, entre ellos tres grandes buques de guerra (sus enemigos poseían diez). Pese al armisticio que habían firmado, los turcos se negaron a permitir la entrada de la flota aliada en la bahía de Navarino. Los aliados decidieron entonces que era necesaria una demostración de fuerza, y el incidente se convirtió en una batalla naval en toda regla en el interior de la bahía donde la flota turca fue hecha pedazos. Algunos barcos turcos huyeron en dirección de Alejandría, y otros fueron barrenados. La flota aliada, en especial los buques insignia británico, ruso y francés, también sufrió daños, y 182 hombres perdieron la vida. Los aliados no supieron muy bien qué hacer con esta victoria, el sultán otomano respondió declarando la guerra santa contra los infieles, y los británicos y los franceses, que conocían las caóticas luchas internas entre los griegos, enviaron sus propios barcos contra los capitanes griegos que tenían sus propias ideas y que seguían creando problemas.[44] Sin embargo, la batalla de Navarino constituyó un paso fundamental para garantizar un tratado, en el año 1828, en el que se reconocía la independencia del sur de Grecia, bajo la soberanía poco rígida de los otomanos. Mohamed Alí se dio cuenta entonces de que la mejor esperanza de futuro que tenía Egipto descansaba en la revitalización del comercio con Francia y el Reino Unido a través de Alejandría; en consecuencia, a lo largo de los siguientes años mejoró los astilleros y le sacó un mayor provecho al canal de

Mahmudiya, construido diez años antes, que unía Alejandría al delta del Nilo.[45] Había llegado el momento de disfrutar de sus beneficios.

VI

La invasión francesa de Argelia también fue el resultado de acontecimientos inesperados, en cuyo centro no se hallaban, como sería de esperar, las actividades de los corsarios berberiscos, sino la banca de los Bacri. Los franceses nunca habían mostrado demasiado interés en pagar los atrasos acumulados de las deudas contraídas por la compra de los cereales argelinos que habían alimentado al ejército francés desde el estallido de la revolución. Al llegar el año 1827, los Bacri estaban escasos de fondos e insistieron en que el gobierno argelino se hiciera cargo de sus deudas hasta que los franceses liquidaran las suyas. El dey, por su parte, estaba convencido de que Bacris y los franceses se habían confabulado para intentar sacarle dinero.[46] La historia reciente había demostrado, por supuesto, que los deyes tenían mucho más entusiasmo en sacarles dinero a otros. El dey también desconfiaba de los franceses, porque habían empezado a fortificar sus centros de comercio en Argelia; el 29 de abril de 1827, estalló una discusión entre el bey y el cónsul francés durante la cual la irritación del dey llegó a tal punto que golpeó al cónsul en la cara con un matamoscas. Los franceses reaccionaron exigiendo una salva de cañones en honor de la bandera francesa, pero el dey no estaba dispuesto a aceptar ni siquiera la posibilidad de llevar a cabo este acto simbólico, y lanzó a sus corsarios contra la flota comercial francesa. En el verano de 1829, los franceses bloqueaban el puerto de Argel, pese a lo cual, lo cierto es que no creían que la conquista de Argelia fuera la solución evidente a sus problemas, sino que, al principio, pensaban que lo mejor sería dejar que Mohamed Alí se hiciera cargo del territorio, habida cuenta de su tendencia profrancesa.

La comunidad de comerciantes de Marsella defendió la conquista de Argelia con insistencia haciendo hincapié en diversos argumentos comerciales: durante el bloqueo, el comercio con Argelia se había visto perjudicado, al mismo tiempo que la rebelión griega contra los turcos había entorpecido la actividad empresarial francesa en el Levante. Los empresarios de Marsella querían un socio comercial seguro y bajo el control de los franceses, y era evidente que el objetivo tenía que ser Argel, justo al sur de Marsella. La conquista resultó muy fácil, y en julio de 1830, el dey se retiraba al exilio en Nápoles, aunque tuvo que dejar atrás casi toda su fortuna. Las ciudades menos importantes de la regencia argelina, Orán y Constantine, fueron asignadas a príncipes tunecinos amigos; tras casi 300 años de ocupación, los españoles habían decidido que Orán era demasiado cara de mantener, y en 1792 se la habían vendido a los musulmanes.[47] Con todo, los franceses distaban mucho de tener claro lo que querían hacer con Argelia, y se encontraron lanzando ataques contra objetivos del este y del oeste de Argelia: el monarca que habían instalado en Constantine tenía sus propias ideas acerca de cómo su ciudad podría convertirse en un centro desde el que comerciar con los europeos, y los disturbios estallaron en Annaba, al este de Argel. En la década de 1830, los franceses estaban siendo arrastrados hacia el interior de Argelia mucho más de lo que habían previsto, y los otomanos, en parte por falta de recursos y en parte porque no tenían voluntad para ello, no estaban dispuestos a ofrecer ninguna ayuda a los gobernantes norteafricanos que se la pedían. Y sin embargo, pese a los conflictos endémicos en varias de sus provincias, Argelia atrajo colonizadores desde Francia y España: en 1847, los colonos eran casi 110.000, y no se limitaban a ocultarse en las ciudades, puesto que muchos de ellos habían llegado confiando en poder hacerse con latifundios procedentes de las tierras nacionalizadas del antiguo régimen.[48] A lo largo de las siguientes dé-

cadas, en las ciudades se llevaron a cabo inmensos proyectos constructivos, y Argel se transformó en una nueva Marsella, con amplias calles y sólidos e imponentes edificios. La conquista de Argel fue la primera fase de una serie de conquistas coloniales que dividieron muchas de las posiciones estratégicas clave en el Mediterráneo entre Francia, Reino Unido, España y (aunque todavía no había nacido en 1830) Italia.

La historia del cuarto Mediterráneo había empezado en una época en la que las galeras venecianas, genovesas y catalanas surcaban los mares para llegar a la ciudad de Alejandro, y terminó cuando Egipto se convirtió en la puerta de entrada a Oriente de un modo que los monarcas del pasado solo podrían haber soñado. Para cuando las últimas dragas terminaron su trabajo y el canal de Suez quedó abierto, no solo a los barcos de vela, sino también a los barcos de vapor, una nueva era se había abierto en la historia del Mediterráneo: acababa de nacer el quinto Mediterráneo.

Quinta parte

EL QUINTO MEDITERRÁNEO, 1830-2010

Capítulo 1
LOS DOS SIEMPRE SE ENCONTRARÁN, 1830-1900
I

Rudyard Kipling, el poeta del imperio inglés, acuñó la muy citada frase, «*East is East and West is West, and never the Twain shall meet*» (Oriente es Oriente, y Occidente es Occidente, y los dos nunca se encontrarán). Incluso si a principios del siglo XX los observadores europeos se sentían abrumados por aquello que veían como diferencias fundamentales entre las actitudes y el estilo de vida de Oriente y de Occidente, lo cierto es que no lo veían así en el siglo XIX, cuando el ideal era unir Oriente y Occidente: una unión física, a través del canal de Suez, pero también una unión cultural, debido al gusto que los europeos occidentales le habían tomado a las culturas de Oriente Medio, y habida cuenta de que los gobernantes de los territorios de Oriente Medio, los sultanes otomanos y sus virreyes de Egipto que gozaban de una gran autonomía, buscaban en Francia y el Reino Unido los modelos a seguir para revitalizar las debilitadas economías de sus dominios. Se trataba, entonces, de una relación recíproca: a pesar de las afirmaciones de aquellos que ven en el «orientalismo» la expresión cultural del imperialismo occidental, los señores del Mediterráneo oriental buscaban activamente el contacto cultural con Occidente, y se veían a sí mismos como miembros de una comunidad de monarcas que abarcaba Europa y el Mediterráneo.[1] Ismail Pachá, virrey de Egipto entre 1863 y 1879, siempre vestía prendas europeas, aunque de vez en cuando coronaba su levita y charreteras con un fez, y hablaba turco, no árabe. De la misma manera, los sultanes otomanos, y sobre todo sus cortesanos (que, igual que Ismail, solían ser albaneses), a menudo vestían al estilo occidental. Eran, por supuesto, selectivos en su uso de las ideas occidentales. Los virreyes egipcios estaban muy dispuestos a enviar a sus súbditos más inteligentes a estudiar a la École Polytechni-

que de París, fundada por Napoleón, al mismo tiempo que les aconsejaban encarecidamente no asistir con demasiada frecuencia a los salones franceses: deseaban importar las ideas radicales, pero en materia tecnológica, y no con relación a cómo gobernar. Lo que había desaparecido casi por completo a principios del siglo XIX era la idea de que los dominios otomanos eran la sede de los conquistadores guerreros de la fe. Después de perder la superioridad militar y naval en Oriente, los otomanos ya no inspiraban temor, sino fascinación. Las formas de vida tradicionales captaron la atención de artistas occidentales como Delacroix, pero otros occidentales, entre ellos Ferdinand de Lesseps, el constructor del canal de Suez, estaban ansiosos por fomentar la modernización, igual que lo estaban los propios gobernantes egipcios por llevar a Egipto a Europa, sin ver ninguna contradicción entre su ubicación en una esquina africana del Levante y una vocación europea: Europa era —y es— una idea y un ideal más que un lugar.[2]


Trieste
Venecia
Vis (Lissa)
Constantinopla
Alejandría
Port Said
Ismailía
Suez
0 100 200 300 400 millas
0 200 400 600 km

Las campañas napoleónicas en Oriente ya habían despertado el enorme interés de los franceses por Egipto: igual que el antiguo Egipto había sido la sede de un magnífico y rico imperio, también la Francia moderna estaba ahora equipada para desempeñar el mismo papel en Europa, en el Mediterráneo y en el ancho mundo. Bajo esta visión subyacía el concepto de «civilización», un concepto que todavía rige la idea de cómo los franceses entienden su lugar en el mundo. Esta fascinación por el antiguo Egipto comenzó cuando los delineantes del ejército de Napoleón empezaron a llevar un registro minucioso de los monumentos antiguos; lejos de ser un lujo innecesario, se trataba de una tarea que expresaba los objetivos principales de la aventura francesa en el Mediterráneo oriental, donde Francia se presentaba como heredera del imperio de los faraones y de los ptolomeos. Los temas egipcios no perdieron su fascinación después del primer Napoleón: durante el reinado de su sobrino, Napoleón III, entre 1848 y 1870, el «estilo Segundo Imperio» canonizó las formas decorativas egipcias en el mobiliario elegante y detalles arquitectónicos. La dificultad en establecer contacto con el mundo mental de los antiguos egipcios radicaba en que sus escritos eran ilegibles, un problema que se resolvería por fin cuando las tropas francesas descubrieron una inscripción jeroglífica en Rosetta, en escritura hierática y griega, de la que Napoleón se apropió (aunque ahora descansa en el Museo Británico). El desciframiento de la escritura egipcia por el joven genio francés Champollion, en 1822, abrió nuevas ventanas al antiguo Egipto y resultó igual de importante que la adquisición de Argelia, unos pocos años más tarde, para convencer a Francia de que tenía una misión en los territorios vasallos de los otomanos del Mediterráneo.

Algunos entusiastas se obsesionaron por las atracciones de Oriente. Alrededor de 1830, Barthélemy-Prosper Enfantin se erigió en el profeta de una nueva secta dedicada a la creación de un vínculo entre el Mediterráneo y el mar Rojo, una misión que no era una simple cuestión de comercio e ingeniería. Enfantin vio en el encuentro físico de Oriente y Occidente la creación de un nuevo orden mundial donde el principio masculino, encarnado en el Occidente de mentalidad racional, se uniría al principio femenino, encarnado en las misteriosas fuerzas vitales de Oriente, «para convertir el Mediterráneo en el lecho nupcial del matrimonio entre Oriente y Occidente y consumar dicho matrimonio abriendo un canal a través del istmo de Suez». De este coito nacería un mundo de paz donde el semidivino Enfantin sería aclamado como el heredero de san Pablo, por no decir de Moisés, Jesús y Mahoma. Este fue el único punto de su pensamiento que despertó alguna atención. Su insistencia en mostrarles a las mujeres el respeto debido desconcertó a muchos en Constantinopla y en El Cairo; su estrafalaria vestimenta azul cielo con pantalones acampanados podría haberle convertido en un personaje ridículo en París, y sin embargo, consiguió hacer su entrada en los salones franceses, y realizó una prospección del terreno entre el Mediterráneo y Suez antes de ser recibido por Mohamed Alí, que escuchó cortésmente sus planes de un canal que uniese Oriente y Occidente.[3] El virrey de Egipto sentía el mismo entusiasmo que cualquiera por la necesidad de mejorar la economía de sus territorios, pero vio en el canal a través del desierto un medio de despilfarrar sus recursos, más que un proyecto beneficioso: sospechaba que un canal desviaría el comercio de los territorios del interior de Egipto, y que no aportaría ningún beneficio a Alejandría ni a El Cairo (ahora unidos por el Nilo y el canal Mahmudiyya), y sí en

cambio grandes beneficios a los comerciantes europeos occidentales que intentaban comerciar entre Francia o Inglaterra e India.

Las excentricidades de Enfantin parecían más tolerables en Francia porque expresaba, en términos muy pintorescos la presunción que empezaba a guiar al pensamiento francés con relación a la sociedad y la economía. Influido por los escritos de Saint-Simon, Enfantin y sus contemporáneos insistieron en la necesidad de una mejora progresiva de las condiciones materiales y morales. Las nuevas tecnologías, entre ellas los trenes y los barcos de vapor, estaban empezando a transformar la economía europea, aunque el lado más oscuro de la industrialización no tardó en hacerse visible en Inglaterra. En los salones de París, en cambio, reinaba la teoría, que seguía siendo alimentada por el espíritu de la Francia revolucionaria. El progreso se había convertido en un ideal, y no deja de ser significativo que también se hubiera convertido en el ideal del Egipto de Mohamed Alí, y con la misma fuerza que en la Francia de Luis Felipe. Transformar el ideal en realidad, en el caso del canal de Suez, fue obra de Ferdinand de Lesseps. En Lesseps se combinaban una amplia experiencia diplomática con el detallismo necesario para hacerse cargo de la creación de la Suez Canal Company, vender muchas acciones (pero no las suficientes) de la compañía, y, más importante aún, para persistir en su proyecto hasta vencer la resistencia de aquellos que objetaban sus planes. Sus incesantes viajes en barco entre Francia y el Levante, y también a España, Inglaterra y muchos otros lugares, incluso Odessa, aseguraron que estuviese en contacto permanente con los acontecimientos a través de la compleja red de políticos, inversores e ingenieros especializados de quienes dependía el proyecto del canal. Contaba con la gran ventaja de estar empa-

rentado con Luis Napoleón, presidente de la república desde 1848 y emperador entre 1852 y 1870; su prima era la madre de la emperatriz.

Hubo muchos que reivindicaron la paternidad de la idea del canal, aunque, tallados en el desierto rocoso del Sinaí occidental, todavía quedaban los rastros de canales antiguos construidos para unir el Mediterráneo con el mar Rojo. En el siglo III a.C., Ptolomeo II Filadelfio alargó lo que quedaba de un canal construido por los persas alrededor del 500 a.C. El enlace entre el Nilo y el mar Rojo permaneció abierto, con interrupciones, hasta principios del período árabe. Los objetivos, sin embargo, habían sido muy limitados: Amr ibn al-As, conquistador de Egipto, había utilizado el sistema del canal para transportar el trigo egipcio a La Meca.[4] La idea de que un canal pudiese enlazar las rutas comerciales del Mediterráneo con las del océano Índico no se abordó de una manera seria antes del siglo XIX, y por una buena razón: Egipto era a todos los efectos la ruta fluvial del Nilo, y una vía fluvial paralela que cruzara el desierto privaría a sus gobernantes de los ingresos procedentes de los impuestos de los que tanto habían dependido los ptolomeos, los fatimíes y los mamelucos.

Se propusieron otras ideas sobre cómo crear una ruta comercial que enlazara los dos mares. En la década de 1820 el joven empresario inglés Thomas Waghorn se fijó en las grandes demoras de los envíos postales desde India a Inglaterra, y vio el potencial de una ruta desde Bombay a Suez, que también podía transportar a aquellos pasajeros dispuestos a soportar el calor y las incomodidades de un viaje en diligencia a través del desierto desde el mar Rojo al Nilo. El alivio por haber llegado al Nilo quedaba atemperado por la consternación ante las plagas de ratas, cucarachas, moscas y pulgas que infestaban los barcos de vapor y los veleros que transportaban a los pasajeros río arriba. Después, era bastante fácil comprar un pasaje a Inglaterra, por-

que un servicio mensual de barcos correo de vapor comunicaba Alejandría con Malta y con Falmouth, en Cornualles; estas líneas de barcos de vapor serán tratadas más adelante.[5] Cuando Lesseps conoció a Waghorn, se sintió impresionado, y escribiría que «es un ejemplo», no solo de emprendimiento y coraje, sino de la necesidad de crear un enlace eficaz entre el mar Rojo y el Mediterráneo.[6] El gobierno británico se reafirmó en su posición: era preferible la ruta del Nilo. Lord Palmerston, mientras fue primer ministro, se opuso enérgicamente a los planes de Lesseps. Había problemas técnicos que los numerosos estudios topográficos no habían podido resolver de una manera adecuada. El nivel del mar Rojo, ¿era el mismo que el del Mediterráneo? El objetivo era construir un canal, no una cascada. La variedad de suelos, desierto arenoso, desierto rocoso y pantano, complicaban todavía más la operación. Ahora bien, las razones tras la oposición de Palmerston no eran solo técnicas. Si el proyecto triunfaba, los franceses conseguirían acceso a India, su prestigio en Egipto aumentaría muchísimo, y todo ello afectaría negativamente a los intereses británicos en el Mediterráneo y el océano Índico.

El sultán otomano también distaba mucho de estar convencido de desear la construcción de un canal en el mar Rojo. En parte, se trataba de un problema político. De Lesseps urgió a los virreyes a que tomasen sus propias decisiones sobre el canal, y que no hicieran caso a quienes sostenían que el canal necesitaba del permiso del sultán otomano. El primer virrey seducido por el proyecto de Lesseps fue Said, el obeso hijo de Mohamed Alí, quien ya había perdido la esperanza con relación a la desmedida afición de su hijo a los macarrones. Said, de hecho, era un político astuto dispuesto a encargar estudios topográficos, a invertir cantidades ingentes en la compra de las acciones de Lesseps, e incluso pagar el periódico de la Suez Canal Company. Es verdad que Said titubeó, pero cuanto más se in-

volucraba en el proyecto, más obvio era que sus pérdidas, en el caso de fracasar la empresa, serían intolerables. El dinero, por supuesto, era el gran problema, sobre todo después de que Lesseps no consiguiera cerrar un acuerdo con Jacob de Rothschild en 1856.[7] De Lesseps buscó otra fuente de financiación, y anunció una venta de acciones en todo el mundo en la que solo el virrey egipcio y los franceses participaron con algún entusiasmo. De Lesseps era un hombre persuasivo, como descubrió Said cuando tuvo que hacerse cargo de las acciones no vendidas. Hubo recompensas para Said: el nuevo puerto en el extremo norte del canal recibió el nombre de Port Said, aun cuando al principio fuera poco más que un campamento, pero creció deprisa, a medida que progresaba el canal, y fue dotado de un impresionante muelle construido con bloques de cemento lanzados al mar que fue terminado justo a tiempo para la inauguración. A la muerte de Said en enero de 1863, el proyecto había avanzado considerablemente, pese a que era muy dudoso todavía que pudiera acabarse en la fecha fijada de 1869: quedaban cantidades inmensas de tierra por apartar, y los obreros todavía no se habían abierto paso por las tierras altas por donde debía pasar la proyectada ruta del canal. Hasta el momento, la solución había sido depender de los trabajadores forzados reclutados por Said. La *corvée*, el trabajo obligatorio de los siervos era algo que se llevaba practicando en Egipto desde los días de los Hijos de Israel, y despertaba inquietudes en Europa porque se parecía mucho a la esclavitud, y porque resultaba ineficiente, con los obreros en constante tránsito entre el Nilo y el canal y viceversa.

Todo esto cambió con el ascenso del nuevo virrey, el competente sobrino de Said, Ismail. No había sido partidario del canal, porque era un gran terrateniente y le desagradaba el sistema de la *corvée*, que se llevaba a los *fellahin* de los campos, a menudo en los meses en los que más se les necesitaba. Ismail se

había graduado en la academia militar de St Cyr y conocía bien las ideas occidentales. No tenía ninguna intención de democratizar su monarquía, pero (igual que el zar Alejandro II) consideraba que el sistema de trabajos forzados era anacrónico en una sociedad que se modernizaba. Fue él quien dijo: «Egipto debe convertirse en parte de Europa».[8] Su decisión de abolir la *corvée* dejó a de Lesseps con el problema de dónde encontrar mano de obra, y sus llamadas en puntos tan orientales como China apenas le proporcionaran obreros. La respuesta, del todo apropiada para los modernizadores, era la mecanización y, a finales de 1863, la empresa Borel, Lavalley et Compagnie empezaba a trabajar en el diseño de una gran variedad de máquinas adecuadas a los diferentes tipos de suelo a lo largo de la ruta del canal. Estas máquinas retiraron alrededor de las tres cuartas partes de la tierra necesaria para abrir el canal, sobre todo en los últimos dos años de su construcción, entre 1867 y 1869, pero siempre habían imprevistos: en el último día se encontró una roca enorme que sobresalía en el canal y que amenazaba a cualquier barco con un calado razonable, la hicieron desaparecer volándola por los aires.[9] El uso de maquinaria duplicó el coste de las obras, pero sin la mecanización el proyecto nunca se hubiese acabado a tiempo, y la entrega rápida era vital si el canal quería conseguir la aprobación del virrey, del sultán y el emperador francés.

Ismail estaba convencido de que podría pagar su parte de la construcción del canal con los cuantiosos ingresos que obtenía del algodón. En la década de 1860, Egipto estaba bien posicionado para beneficiarse de la demanda mundial de algodón, que se había disparado porque el proveedor tradicional del otro lado del Atlántico, Estados Unidos, estaba inmerso en una guerra civil. A largo plazo, las perspectivas no eran tan buenas como Ismail suponía, pero, igual que hicieron demasiados políticos, supuso que la burbuja no estallaría; en 1866, ya estaba escaso

de fondos, y de Lesseps firmó un préstamo en París a un interés considerable sin ni siquiera consultarle. Cuando se terminó la construcción del canal, Ismail Pachá había contribuido a su construcción con 240 millones de francos, casi 10 millones de libras esterlinas al cambio de la época.[10] Ismail descubrió que en el terreno político debía moverse con gran cautela. Convenció a la Puerta Sublime de que le concediese un nuevo título y el derecho a la sucesión automática a través de los primogénitos, y lo consideró, con justicia, el reconocimiento de que ahora era, a todos los efectos, un soberano independiente. Los turcos resucitaron a regañadientes un viejo título persa, «jedive», cuyo significado exacto no conocía nadie, pero que parecía ser una afirmación de la autoridad real. Por otro lado, Ismail tenía buenos motivos para alarmarse ante el aumento de poder de la Suez Canal Company, que actuaba, al menos con respecto a los colonos europeos en la zona del canal, como un gobierno autónomo. El desgaste del control de los egipcios sobre el canal ya estaba en marcha.

Las ceremonias de la inauguración del canal en noviembre de 1869 expresaron con claridad el deseo del jedive de ser aceptado entre los gobernantes de Europa. Entre los invitados se encontraban la emperatriz Eugenia de Francia en el vapor de ruedas *L'Aigle*, Francisco José, emperador de Austria, y algunos príncipes de Prusia y de los Países Bajos. Se celebraron ceremonias religiosas según los ritos musulmanes y cristianos para marcar el acontecimiento. El padre confesor de la emperatriz proclamó que «hoy dos mundos se han hecho uno», y que «hoy es una gran celebración de toda la humanidad». Este mensaje de hermandad mundial, que sin duda Enfantin hubiese aprobado, era precisamente el que Ismail deseaba promover. El confesor también pronunció un elogio a Lesseps, a quien comparó con Cristóbal Colón, mientras que de Lesseps estaba convencido de que nunca antes se había celebrado una ceremonia con-

junta de musulmanes y cristianos igual a aquella.[11] El 17 de noviembre una gran procesión de más de treinta barcos salió de Port Said para recorrer el canal, y el viaje de los nobles se vio amenizado por suntuosas escalas en las que se les agasajaba con banquetes y espectáculos. El barco de la emperatriz llegó al mar Rojo el 20 de noviembre y fue recibido con una salva de 21 cañonazos. De Lesseps había «convertido África en una isla», tal como informó *The Times*.[12]

Ahora todo dependería del volumen de tráfico a través del canal, del que el jedive confiaba con optimismo en obtener grandes ganancias; tenía derecho al 15 por ciento de los beneficios del canal. Era previsible que los armadores y comerciantes tardasen unos años en ajustarse a la existencia de una nueva ruta expreso a Oriente. En 1870 pasaron por el canal más de 400.000 toneladas de carga, a bordo de casi 500 barcos. En 1871 el volumen creció a 750.000 toneladas. Al jedive, sin embargo, le habían hecho creer que recibiría los ingresos de 5 millones de toneladas anuales, y llevó un tiempo alcanzar esa cantidad. Durante la construcción del canal, Port Said atrajo muchos barcos franceses (sesenta y cuatro) y también muchos egipcios, además de un gran número de barcos de vela turcos. Los buques de vela austríacos traían carbón de Gales y el sur de Francia, madera de Córcega e Istria, y vino de Provenza para solaz de los colonos europeos instalados en los áridos límites de Sinaí.[13] El contraste entre estas cifras y las de los años posteriores a la inauguración del canal ofrece una imagen real de los cambios ocurridos una vez abierto el paso. A largo plazo, se produjo un inmenso crecimiento: 486 barcos pasaron por el canal en 1870, 765 en 1871, y durante el resto de la década la cifra osciló alrededor de los 1.400; pasó de los 2.000 en 1880, y alcanzó su punto máximo de más de 3.600 en 1885, tras lo cual la cifra descendió, aunque solo un poco. A pesar de la frialdad del gobierno británico hacia el proyecto, los empresarios britá-

nicos se apresuraron a aprovechar sus ventajas, y en el año 1870, las dos terceras partes del tráfico era propiedad de los inversores ingleses. En los veinte años transcurridos desde 1870, la supremacía británica no dejó de aumentar, y en el año 1889 el Reino Unido transportaba más de 5 millones de toneladas, de un total de casi 6,8 millones de toneladas; esto dejaba a Francia con una minúscula proporción (362.000 toneladas), y una proporción todavía menor de tráfico correspondía a Alemania, Italia y Austria (sobre todo, Trieste). La Cámara de Comercio de Londres afirmó: «El comercio entre Europa y Oriente pasa cada vez más a través del canal y la bandera británica ondea sobre una creciente proporción de este comercio».[14]

Era un futuro brillante, pero en 1870, lo único que podían hacer los accionistas era tener esperanza, y su incertidumbre creció cuando la Compañía del Canal no produjo dividendos, o, como proclamaría un panfleto francés: «La agonía del canal de Suez; cero resultados; lo siguiente es la ruina».[15] De Lesseps decidió centrar su atención en otro proyecto de canal, uno que cruzaba Panamá (que sobrepasaría su capacidad técnica y financiera), y el emperador francés, que perdió la guerra contra Prusia, se vio forzado al exilio mientras París era tomada por los comuneros. Una vez restaurado el orden en París, la Tercera República proclamó su firme apoyo al canal, pero no pudo ayudar a los desventurados inversores. Ismail se había visto cada vez más abandonado, y en 1872, sin fondos, se vio obligado a pedir un préstamo de 800 millones de francos (32 millones de libras esterlinas); al llegar el año 1875, sus deudas rondaban los 100 millones de libras esterlina, y solo el pago de los intereses, unos 5 millones de libras esterlinas anuales, drenaba sus recursos más rápido de lo que llegaban sus ingresos; en 1863 el gobierno egipcio había ingresado una cantidad menor que esta en concepto de ingresos por impuestos. El atractivo que ejercía Ismail sobre los prestamistas radicaba en su garantía subsidiaria:

Ismail poseía una gran cantidad de acciones del canal de Suez, incluidas aquellas que de Lesseps le había encajado a Egipto cuando los inversores extranjeros se habían mostrado poco dispuestos a comprar. Había llevado a Egipto hacia una mayor independencia política, pero el coste financiero era tan grande que se arriesgaba a poner en peligro dicha independencia. En 1875 la única opción parecía ser la venta de las acciones egipcias. Los compradores franceses estaban dispuestos a saltar sobre ellas. Entonces a Benjamín Disraeli le llegaron noticias de lo que estaba ocurriendo y vio que, por 4 millones de libras esterlinas, tenía la oportunidad de conseguir el control parcial de la ruta mediterránea a India. Informó a la reina Victoria de que la compra de las acciones, «un asunto de millones», «le daría a quien las poseyera una inmensa, por no decir preponderante, influencia en la administración del canal. Es vital para la autoridad y el poder de Su Majestad en este momento crítico, que el canal pertenezca a Inglaterra». A finales de 1875, el gobierno británico se había hecho con la propiedad del 44 por 100 de todas las acciones del canal, lo que lo convertía en su mayor accionista. Disraeli informó a la reina: «ya está arreglado; lo tenéis, señora».[16]

Esta compra tuvo unas enormes repercusiones sobre Egipto y el Mediterráneo. Se creó una comisión de control dual anglofrancesa para administrar el tesoro estatal egipcio e imponer una disciplina correcta en los presupuestos del jedive, aumentando así considerablemente la influencia de Gran Bretaña en los asuntos egipcios. No obstante, la comisión autorizó la venta del derecho del jedive al 15 por 100 de los beneficios del canal a un banco francés por un precio de saldo, algo que, desde luego, no reforzó la posición de Ismail. El sultán otomano, con gran acierto, vio en todas estas compras el primer paso hacia una toma de poder en Egipto por parte de los británicos y de los franceses, al tiempo que la dependencia de Ismail de los

préstamos extranjeros ponía en peligro el tributo anual que el jedive pagaba a Constantinopla. Ismail soñaba con encontrar activos nuevos en Sudán, pero enviar ejércitos al sur costaba más dinero del que podía permitirse. Se vio cada vez más aislado: en 1879 el sultán lo destituyó, aunque en estos tiempos más benévolos, el máximo castigo que recibió fue el exilio en la bahía de Nápoles. Con todo, al destituir a Ismail, el sultán, en realidad, estaba cediendo a la presión de la comisión de control dual, y la accesión al trono de Tawfiq, el hijo y sucesor de Ismail, en buenas relaciones con las potencias europeas, dejó a Egipto más atrapado aún en la red británica. Al llegar el año 1882 Tawfiq estaba sometido a una inmensa presión: un golpe militar instaló un gobierno árabe hostil a la vieja élite turco-albanesa. A finales del verano de 1882, con la ayuda de un ejército enviado desde Inglaterra, las fuerzas británicas bombardearon Alejandría, donde se había producido una masacre de extranjeros, ante el disgusto de los europeos; los británicos aseguraron el canal de Suez y avanzaron hacia El Cairo, con el objetivo público de restaurar a Tawfiq en su trono.[17] Egipto, a partir de aquel momento, se había convertido, a todos los efectos, en un protectorado británico, aun cuando el jedive (y sus sucesores, los reyes de Egipto) gozaran de una autonomía considerable. Al deponer a Ismail, el sultán había puesto en marcha una serie de acontecimientos cuyo resultado último sería que el imperio otomano perdiera para siempre Egipto, aunque, en realidad, la secuencia de acontecimientos se había iniciado antes, cuando los trabajadores de Lesseps sacaron la primera palada de tierra del canal de Suez.

II

La otra transformación que tuvo lugar en el Mediterráneo a mediados del siglo XIX fue la aparición de los barcos de vapor, seguida por la llegada de los acorazados. Los primeros intentos de construir barcos de vapor se remontan a la década de 1780,

en Estados Unidos y en Francia. Las nuevas características fundamentales de la navegación a vapor eran la velocidad, la fiabilidad y la regularidad, aunque no deberíamos exagerar la cuestión de la velocidad: ocho nudos se consideraba ir deprisa. No obstante, el viaje a vapor entre Trieste y Constantinopla, una ruta inaugurada en 1837, tardaba dos semanas, frente al mes, o incluso los cuarenta días, que se tardaba en barco de vela, y a finales de siglo, los barcos de vapor más grandes, de hierro e impulsados a hélice, llegaban a la capital turca en menos de una semana. Los barcos de vapor no necesitaban hacer bordadas cuando navegaban con vientos contrarios y podían navegar por el Mediterráneo en todas las estaciones. La navegación estaba menos obligada a ceñirse a las rutas tradicionales que seguían las corrientes y los vientos dominantes; en otras palabras, las rutas de punto a punto se hicieron más directas, y se había hecho posible predecir con un cierto grado de precisión la llegada de un barco a puerto. Por otra parte, los barcos de vapor eran muy costosos y, mientras que los barcos de vela estaban vacíos de maquinaria bajo cubierta, la bodega de un vapor estaba llena de combustible (en forma de carbón), por no hablar de los motores y las calderas, que ocupaban la posición principal en el centro del barco, ni del alojamiento para la tripulación y los pasajeros; también llevaban velas para aumentar o reemplazar la potencia del vapor cuando la ocasión lo requería. Un informe explicaba que «los barcos de vapor no son y nunca serán barcos de carga»; al proveer un servicio expreso, a diferencia de los veleros que descargaban y cargaban con más tranquilidad, los vapores no solían pasar demasiado tiempo en puerto.[18]

Se hizo evidente que donde los vapores podían ser más útiles era en el transporte de correo, que incluía las transferencias bancarias; en otras palabras, los barcos de vapor podían desempeñar un papel auxiliar fundamental en el comercio, al acelerar la velocidad de los pagos y de la difusión de la información co-

mercial, y además, ofrecían espacio para pasajeros, a quienes los paquebotes de vapor les parecían mucho más cómodos. El gobierno francés planeaba rutas de barcos de vapor ya incluso desde el año 1831, cuando los barcos de vapor abrieron un ruta entre Marsella y el sur de Italia.[19] Los vapores permitieron establecer horarios: en 1837, el gobierno austríaco firmó un contrato con la compañía Lloyd Austriaco, con sede en Trieste, por dos viajes mensuales entre Trieste y Constantinopla y Alejandría, con escalas en Corfú, Patras, Atenas, Creta y Esmirna, en barcos que transportaban moneda, correo y pasajeros.[20] Cuatro años antes un grupo de aseguradores en Trieste había creado la organización conocida como Lloyd Austriaco, que tomó su nombre de la cafetería en Londres donde en el siglo XVIII había surgido una organización cooperativa similar de aseguradores. En 1835 la Lloyd Austriaco creó una compañía naviera, al entender que su trabajo como aseguradora se beneficiaría considerablemente del acceso a información actualizada; los Rothschild de Viena compraron de inmediato el 60 por 100 de las acciones de la Lloyd Austriaco, y la sucursal en Londres de la banca Rothschild ayudó a proveer los barcos y suministró los motores desde Inglaterra.[21] En 1838 la flota de la Lloyd Austriaco estaba compuesta por diez barcos a vapor, el mayor de los cuales, el *Mahmudié*, que, significativamente, llevaba el nombre del canal que unía Alejandría con el Nilo, desplazaba 410 toneladas y tenía unos motores que producían 120 caballos de potencia. El cónsul británico en Trieste calificaría la flota de «bien construida, bien equipada, y bien tripulada».[22]

Fuera del Mediterráneo, la Peninsular Steam Navigation Company instauró servicios desde Inglaterra a través del estrecho de Gibraltar; esta compañía ya había empezado a especializarse en un servicio de correos y de pasajeros entre Inglaterra y la península ibérica (esta era la parte «peninsular» del nombre de la empresa, que se convertiría más tarde en Peninsular and

Oriental, P & O), y tomó sus colores del rojo y gualda de la bandera española y del azul y blanco de la bandera portuguesa vigente en aquel momento. La rivalidad entre P&O y la Lloyd Austriaco causó algunas fricciones: en 1845 la compañía británica creó una ruta que cruzaba todo el Mediterráneo y entraba en el mar Negro hasta la remota ciudad de Trebisonda; una vez en el mar Negro, los británicos amenazaron con enfrentarse también a los intereses comerciales de los barcos austríacos que surcaban el Danubio y navegaban a lo largo de las costas del mar Negro.[23] La navegación a vapor se había convertido en todo un éxito: las potencias europeas competían por el dominio de las rutas comerciales en una rivalidad extraordinariamente pacífica: estallaron algunos conflictos navales en el Mediterráneo a mediados del siglo XIX, pero desde las victorias estadounidenses y francesas en Berbería, había disminuido la amenaza de la piratería, y desde de la guerra de independencia griega, apenas se dieron enfrentamientos entre las flotas militares.

Una excepción la constituye el conflicto que terminaría con la victoria naval austríaca sobre la recién creada flota italiana en Lissa, ahora conocida como Vis, en julio de 1866. Después de que Venecia pasara a dominio de Austria, al acabar las guerras napoleónicas, los austríacos asumieron el mando de la flota veneciana, y durante un tiempo controlaron también las flotas de los territorios toscanos que los Habsburgo gobernaron brevemente; hasta 1848, el italiano era la lengua de mando en la armada de los Habsburgo y la mayoría de los marineros eran italianos, aunque al llegar el año 1866, los alemanes representaban el 60 por 100 de las tripulaciones.[24] La flota de los Habsburgo estaba bien dirigida; Ferdinando Maximiliano, hermano del emperador, que más tarde tendría un trágico destino en México como el emperador Maximiliano, ocupó el cargo de comandante en jefe de la flota entre 1854 y 1864, y valoraba las ventajas, no solo del vapor sino también de cubrir el casco de sus barcos

con planchas de hierro. Maximiliano se encontró con una flota compuesta por barcos de vela y algunos vapores de ruedas, y encargó goletas con hélices, y después fragatas blindadas, que eran particularmente caras. En 1861 las fundiciones austríacas no estaban en condiciones de producir planchas de hierro en la cantidad y rapidez suficientes, y las planchas tuvieron que ser encargadas en el valle del Loira y exportadas desde Marsella en el más estricto secreto. Los motores, en cambio, se construyeron en una nueva fábrica en Trieste, donde el emperador tenía participación económica. Dejó que su hermano gastase todo lo que considerase necesario.[25]

El dominio de los Habsburgo sobre el norte de Italia había creado un conflicto con las fuerzas que intentaban unificar la península bajo la casa de Saboya, y la alianza entre Prusia y el reino de Italia amenazaba la hegemonía de Austria sobre Venecia y el noreste de Italia. Cuando las flotas italiana y austríaca se enfrentaron en aguas croatas, en Lissa, la flota austriaca se encontró en inferioridad numérica; los italianos poseían doce vapores acorazados, mientras que los austríacos solo habían movilizado siete. El número de barcos italianos sin blindaje también era algo mayor. Por otra parte, era evidente que los italianos no habían reflexionado demasiado sobre cómo debía desarrollarse la acción. Un enfrentamiento entre acorazados era una novedad, y los austríacos decidieron que la táctica correcta (un salto atrás hasta la Antigüedad clásica) sería embestir al enemigo, una táctica que no le hacía ningún bien a sus barcos pero gracias a la cual los austríacos consiguieron hundir dos acorazados italianos. El almirante austríaco reconoció que: «todo el combate fue un caos […] y es un milagro que no perdiéramos ni un solo barco». En contra de todas las previsiones, los austríacos habían ganado,[26] y aunque esta victoria no les aseguró Venecia, que perdieron y que se incorporó al reino italiano, impidió que Italia consiguiese el control de la costa dálmata (de

donde eran originarios muchos de los marineros «austríacos»).[27] Si acaso, que los austríacos perdieran Venecia después de Lissa aumentó la importancia de Trieste como puerta de salida del imperio de los Habsburgo al Mediterráneo.

Trieste prosperó bajo el gobierno de los Habsburgo. Treinta años antes de que se abriera el canal de Suez, un diplomático norteamericano en Viena informó al secretario de Estado en Washington con estos términos muy elogiosos:

> Trieste es hermosa, una ciudad nueva en su mayor parte y, como suele ocurrir con las ciudades nuevas, reina en ella una gran animación y actividad comercial. Tiene un excelente puerto, con una profundidad suficiente para casi cualquier barco. Cuenta con 50.000 habitantes, la mayoría de ellos dedicados al comercio, al parecer, muy lucrativo y en rápido crecimiento. Las importaciones alcanzan los 50 millones de florines [más de 100 millones de dólares] y las exportaciones, unos 40 millones.[28]

Trieste se enfrentaba a muchos desafíos: la calidad de los productos procedentes de los territorios centrales de los Habsburgo alrededor de Viena y Praga no era especialmente buena, por lo que a Trieste le costaba vender los productos austríacos en el Mediterráneo, mientras que los Alpes obstaculizaban el acceso a las regiones del interior del imperio austríaco. Por otra parte, Trieste era un puerto franco que disfrutaba de generosas exenciones de los impuestos al comercio más habituales. Ya en 1717, la ciudad había recibido privilegios del emperador Carlos VI de Austria, aunque su larga tradición comercial en el Adriático se remontaba a mucho tiempo antes, desde que Carlos V, en 1518, les concediera a los mercaderes de Trieste derechos especiales en el sur de Italia. A lo largo de estos siglos Trieste había sido todavía muy pequeña, y había permanecido a la sombra de Venecia, de cuya tutela política había escapado en el siglo XIV, aunque le costaría mucho más tiempo escapar de la dominación económica de Venecia: a finales del siglo XVIII, los comerciantes venecianos enviaban productos vía Trieste a fin de aprovechar su estatus de puerto franco. A finales del siglo XVIII, durante el reinado de la emperatriz María Teresa, Trieste

conseguiría otros privilegios, y también una legislación marítima, y la ciudad supo explotar su posición todavía más cuando Venecia perdió la independencia en 1797; en 1805, 537 barcos estaban matriculados en Trieste, la gran mayoría de ellos, propiedad de los venecianos.[29]

Trieste tenía otro aspecto que le era característico. Consciente del éxito de Livorno, Carlos VI creó un enclave en el que empresarios de todas las religiones pudieran instalarse y prosperar. Después de la promulgación de los Edictos de Tolerancia de José II en la década de 1780, los judíos y otros grupos étnicos tuvieron garantizada su seguridad,[30] y el gueto de Trieste, encajonado en la ladera bajo el castillo, fue abolido y desmantelado en 1785. Un escritor judío, Elías Morpurgo, que también era productor de seda, alabó a María Teresa como la «valiosa mujer» descrita en el Libro de los Proverbios, porque, gracias a ella, el comercio había prosperado a beneficio de sus súbditos: «puertos abiertos, carreteras cortas, convenientes y fáciles, y su bandera respetada y segura en el mar». Los otros grupos religiosos que había en Trieste eran los armenios, griegos ortodoxos, luteranos, calvinistas y serbios ortodoxos. Cada grupo estaba organizado como una *nazione* de la que se esperaba que considerase el bien de la ciudad antes de admitir a más inmigrantes, que debían ser económicamente útiles, no vagabundos. Tras estas etiquetas religiosas podían encontrarse toda clase de grupos étnicos, sobre todo eslovenos y croatas de las zonas vecinas, pero también inmigrantes o visitantes alemanes, holandeses, ingleses, albaneses y turcos, una *guazzabuglia*, un batiburrillo de pueblos y lenguas, aunque los idiomas que dominaban la vida pública eran el italiano y el alemán.[31]

La ciudad natal de Italo Svevo es especialmente famosa por su comunidad judía, en la década de 1830, muy bien integrada en la sociedad local, manteniendo al mismo tiempo sus escuelas e instituciones propias. De hecho, los rabinos se convirtieron

en grandes expertos en las normas de observancia religiosa, ya fuera no respetar el Sabbat o hacer poco caso de las leyes dietéticas judías.[32] La población judía experimentó un gran crecimiento, desde poco más de 100 habitantes judíos en 1735, cuando el total de la población de la ciudad sumaba menos de 4.000 habitantes, a los 2.400 en 1818, cuando Trieste había crecido hasta tener más de 33.000 habitantes. Los judíos de Trieste, que sufrían menos restricciones que los judíos del resto de los dominios de los Habsburgo, desempeñaron un importante papel en el desarrollo económico de la ciudad. Les atraía la teoría tanto como la práctica: G. V. Bolaffio escribió un tratado sobre el cambio de divisas, y Samuel Vital escribió otro sobre seguros, y en décadas posteriores los judíos triestinos destacaron en el desarrollo del estudio de la contabilidad, de la economía y de la legislación comercial. Los judíos también desarrollaron una participación activa en la *Borsa*, el mercado de valores, y contribuyeron a la fundación de la Lloyd Austriaco: entre los fundadores figuraban los judíos Rodrigues da Costa y Kohen, el griego Apostopoulo, el eslavo Vučetić, el renano Bruk y el ligur Sartorio, y estos dos últimos agradaron tanto a la monarquía que fueron ennoblecidos.[33] Esta mezcla de pueblos fue también un estímulo cultural. A finales de siglo, Trieste era famosa por sus cafés literarios, el primero de ellos, el Caffé degli Specchi, «de los espejos», fundado en 1837, y la vida intelectual y política a finales del siglo XIX estuvo dominada por la cuestión de si Trieste pertenecía a Italia o a Austria, dejando a un lado la existencia en la ciudad de una población eslovena cada vez más cohibida.[34]

Vista desde Viena, otra ciudad donde muchos pueblos lograban coexistir con diferentes grados de tensión, Trieste parecía la puerta de salida ideal hacia el Este. Durante los treinta años que siguieron a 1839 la ciudad vivió una expansión gradual del comercio a través de su puerto: el tonelaje de las importaciones

aumentó en más del doble, al mismo tiempo que el número de barcos de vapor comenzó a incrementarse a expensas de los barcos de vela, lo que demostraba que los barcos de vapor empezaban a encontrar espacio en el que estibar carga. En 1852 casi el 80 por 100 de las mercancías llegaban en barcos de vela, pero al llegar el año 1857 solo lo hacían las dos terceras partes. El mayor socio comercial de Trieste era el imperio otomano, que representaba casi un tercio de las exportaciones en la década de 1860, pero Estados Unidos, Brasil, Egipto, el Reino Unido y Grecia también mantenían contactos regulares con Trieste; el tráfico comercial entre Trieste y Alejandría ocupaba el tercer lugar, por detrás del Reino Unido y de Francia, y por delante de Turquía e Italia, una actividad que no aflojaría a finales del siglo XIX. La variedad de productos también es impresionante, aunque la mayor parte se reenviaban sin más a Viena y a los territorios interiores de los Habsburgo: café, té y cacao, grandes cantidades de pimienta, arroz y algodón.[35] Entre el año de la apertura del canal y 1899, la cantidad de mercancías transportadas casi se cuadruplicó.[36]

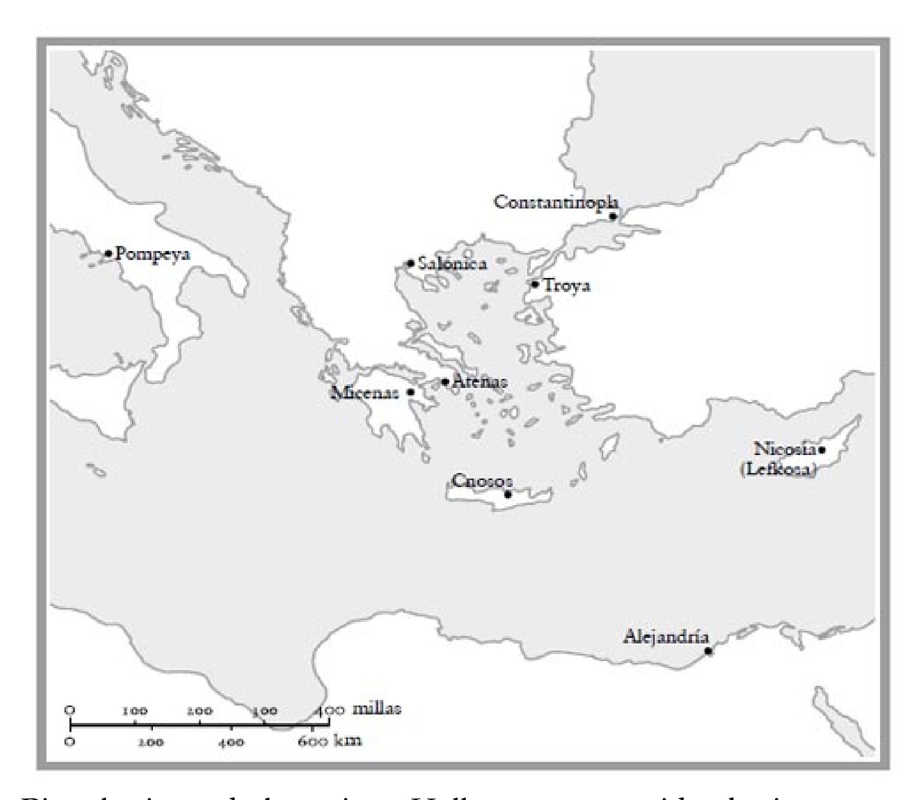
La historia de Trieste y de la Lloyd Austriaco deja constancia de las oportunidades y de las frustraciones a las que se tenían que enfrentar aquellos que intentaban sacarle provecho a las nuevas condiciones en el Mediterráneo durante el siglo XIX. La navegación mediterránea había cambiado hasta hacerse irreconocible: el Gran Mar era ahora un camino de paso al océano Índico, y cruzarlo era una experiencia que no tenía nada que ver con cualquier otra en tiempos pasados; la información iba y venía a medida que se desarrollaban las redes de correos; y reinaba un mayor grado de paz y seguridad que en cualquier otro momento desde el apogeo del Imperio Romano. Sin embargo, no eran los austríacos, ni los turcos, ni siquiera los franceses, quienes dominaban el Mediterráneo, sino la Gran Bretaña imperial.

Capítulo 2
LO GRIEGO Y LO NO GRIEGO, 1830-1920
I

Una característica importante del quinto Mediterráneo fue el descubrimiento del primero, y el redescubrimiento del segundo. El mundo griego llegaría a abarcar héroes de la Edad de Bronce que conducían los carros descritos por Homero, y se descubrió que el mundo romano tenía raíces profundas entre los casi desconocidos etruscos. Por consiguiente, durante el siglo XIX y principios del XX se abrieron perspectivas completamente nuevas sobre la historia del Mediterráneo. Una primera pista la dio el creciente interés por el antiguo Egipto, tratado en el capítulo anterior, un interés estrechamente vinculado también a los estudios bíblicos tradicionales. En el siglo XVIII, el *grand tour** les hizo conocer a los viajeros adinerados del norte de Europa las ruinas clásicas de Roma y de Sicilia, y los británicos vieron en este viaje una alternativa atractiva a pasar un tiempo estudiando en Oxford o en Cambridge, donde era más probable que quienes prestaban alguna atención a sus estudios estuvieran más inmersos en los textos antiguos que en los objetos antiguos.[1] Por otra parte, la comprensión estética de las obras de arte antiguas cobró nueva fuerza a finales del siglo XVIII, cuando Winckelmann, el historiador del arte alemán, empezó a enseñar el amor por las formas del arte griego, argumentando que los griegos (a diferencia de los romanos) se habían dedicado a la representación de la belleza. Su *Historia del arte en la Antigüedad* se publicó en alemán en 1764 y en francés muy poco después, y ejerció una enorme influencia.

En las décadas siguientes, los descubrimientos en Pompeya y Herculano, en los que estuvo muy involucrado el cornudo anfitrión de Nelson, sir William Hamilton, y, más tarde, los descubrimientos en Etruria, intensificaron más aún el interés de los

europeos del norte por el arte antiguo, que les proporcionó a los diseñadores de interiores una gran variedad de motivos, y a los coleccionistas, inmensas cantidades de objetos procedentes de los saqueos de los yacimientos arqueológicos; las «vasijas etruscas», en realidad casi todas griegas, iban saliendo de Italia según se iban abriendo las tumbas etruscas. En Grecia, era necesario comprar el consentimiento de los funcionarios otomanos antes de excavar y exportar los hallazgos; al caso más famoso, el de los mármoles del Partenón a comienzos del siglo XIX, le siguieron otras adquisiciones destinadas a los museos del norte de Europa: el altar de Pérgamo fue enviado a Berlín, los paramentos del Tesoro de Atreo en Micenas, al Museo Británico, y así sucesivamente. La supervivencia de tantas esculturas de hombres y mujeres desnudos despertó pasiones estéticas y, como era de esperar, eróticas. Uno podía realizar visitas por poderes a los lugares antiguos del Mediterráneo paseando por los grandes museos de Inglaterra, Francia y Alemania, donde las colecciones estaban impregnadas por los principios de Winckelmann: para comprender el arte clásico, era fundamental saber valorar su belleza.[2] Las imaginativas reconstrucciones del pasado clásico pintadas por artistas como Lawrence Alma-Tadema y J. W. Waterhouse, en Inglaterra, importaron también el mundo mediterráneo al norte de Europa. El realismo casi fotográfico que Alma-Tadema aplicaba a los detalles investigados con gran minuciosidad le hicieron muy popular, y sin duda también las jóvenes desnudas que incluyó en algunos de sus lienzos.[3]



Pisar la tierra de la antigua Hellas no se consideraba importante. Las leyendas de Troya eran mitos de dioses y héroes inexistentes, pero las presunciones románticas sobre Grecia y los griegos cobraron fuerza cuando los griegos se emanciparon de la dominación otomana. El exponente más famoso de esta visión romántica fue lord Byron, que murió de fiebres en Grecia en 1824 cuando estaba combatiendo en una campaña contra los turcos. Byron había quedado completamente expuesto al pasado clásico una década antes, en el curso de un *grand tour* en cuyo transcurso recorrió una gran parte del norte del Mediterráneo: Italia, Albania y Grecia. Sin embargo, resultaría difícil sostener que su interés por Grecia había estado motivado por un profundo afecto hacia el pasado clásico de este país, y no por la romántica fe en la libertad que tenía Byron. De hecho, los ingleses podían ser muy poco románticos con respecto a Grecia. Entre 1848 y 1850, lord Palmerston, uno de los que ha-

bían dado su apoyo a la independencia griega, descargó su furia contra el gobierno griego después que este se hubiera negado a compensar a un judío gibraltareño, Don Pacífico, por los daños causados a su propiedad por una turba. La Royal Navy bloqueó Atenas hasta que los griegos cedieron, ante la cólera de los franceses y de los rusos, quienes, junto con el Reino Unido, eran los garantes de la independencia griega. Pero Palmerston sabía lo que le convenía, y apeló con grandilocuencia a los clásicos en contra, y no a favor, del comportamiento de los griegos:

> Igual que el romano, en los días de antaño, se mantenía libre de la indignidad, cuando podía decir, *civis Romanus sum* [soy ciudadano romano], de igual modo, un súbdito británico, cualquiera que sea la tierra donde se encuentre, debe confiar en que la vigilante mirada y el poderoso brazo de Inglaterra le protegerán de la injusticia y del mal.

Cabría suponer que algo del espíritu de la antigua Hellas habría persistido en el amor de los griegos por la libertad, pero resultaba difícil ver a los descendientes de Pericles y de Platón en los griegos del siglo XIX. Y si uno quería auténticos romanos, no tenía más que acudir a los británicos.

II

Unos pocos se creyeron al pie de la letra las leyendas de Troya. El descubrimiento de las civilizaciones egeas de la Edad de Bronce empezó, como se ha visto, con las obsesiones de Heinrich Schliemann, derivadas de su interpretación literal de Homero; Schliemann fue el primero en visitar Troya en 1868, y cinco años más tarde, desenterró lo que él afirmó que era el «tesoro de Príamo». En un momento en el que los principios de la estratigrafía y la datación no se habían desarrollado todavía, Schliemann aplicó alegremente el instinto en la identificación de cualquier cosa que encontraba. A su paso por Ítaca, desenterró una veintena de urnas antiguas, y el problema que se le planteó no era si se trataba de las urnas de la familia de Ulises, si no cuál era el miembro de la familia de Ulises cuyas ceni-

zas estaban en cada urna.[4] En 1876, Schliemann ya excavaba en Micenas, más fácil de identificar que Troya, puesto que la Puerta de los Leones había permanecido en parte visible a lo largo de los milenios. Allí, como era de esperar, encontró las tumbas de Agamenón y familia. Schliemann estaba más interesado en validar a Homero que en las implicaciones políticas de sus descubrimientos, y los teóricos de la raza empezaron muy pronto a capitalizar sus hallazgos, postulando que los fundadores de la primera civilización griega y, por lo tanto, de la superior cultura europea, habían sido arios rubios y de ojos azules.[5] En los círculos eruditos, sin embargo, se tardó mucho más tiempo, unos ochenta años, en convencer a cualquiera de que los micénicos estaban estrechamente emparentados con los griegos posteriores e incluso de que hablaban una forma primitiva de griego. Y en este punto, la argumentación recurría a las peculiares escrituras que los excavadores empezaron a encontrar en Grecia y Creta: fueron los minúsculos jeroglíficos para los que sus ojos miopes eran tan adecuados los que atrajeron a sir Arthur Evans a Creta, y le llevaron a descubrir y, no menos importante, a reconstruir, lo que él llamó el «palacio de Minos en Cnosos».

La carrera de Evans en Creta se entiende mejor si la situamos en el contexto político y de cambios sociales que se estaban produciendo en la isla a finales del siglo XIX y principios del XX. Al llegar el año 1900, alrededor del 30 por 100 de los cretenses eran musulmanes, sobre todo de habla y ascendencia griega. Los grandes terratenientes y una gran parte de los comerciantes eran musulmanes, y la población musulmana se concentraba en las ciudades, mientras que los cristianos siempre habían estado dispersos por el campo.[6] Que los griegos consiguieran la independencia despertó las esperanzas de los cretenses cristianos que creyeron que podrían entrar a formar parte del nuevo reino. Su objetivo era la *enôsis*, la unión; y tras una rebelión griega contra los otomanos en 1821, que se pro-

longó al menos nueve años, los problemas continuaron en Creta el resto del siglo. Los historiadores griegos destacan las brutales represalias de los turcos, aunque ninguno de los dos bandos tenía las manos limpias; a finales de siglo los musulmanes del este de Creta sufrirían atrocidades. Las potencias europeas reconocieron que Creta no se podía incorporar sin más al reino griego, y así, con el consentimiento de los turcos, Creta le fue entregada a Mohamed Alí, y durante diez años, desde 1830, la isla fue gobernada desde Egipto. Un comité de griegos le ofreció la isla al Reino Unido, que no tenía ningún interés ni en gobernar Creta ni en interponerse en los planes de nadie en el Mediterráneo oriental.[7] Los otomanos eran muy conscientes de la necesidad de llegar a un compromiso y a partir de 1868 les dieron a los cretenses una mayor autonomía, aunque esta solución no satisfizo a los partidarios de la *enôsis*, quienes, al llegar el año 1897 estaban reclutando voluntarios para su causa en lugares tan lejanos como Escandinavia, el Reino Unido y Rusia.

En 1898 la isla, desgarrada por la guerra, obtenía por fin la autonomía total bajo el gobierno de un Alto Comisionado, el príncipe Jorge de Grecia, y la protección de Francia, Italia y Gran Bretaña, pero el sultán de Constantinopla seguía siendo el teórico soberano porque, sencillamente, no quería desprenderse de sus territorios, y menos aún si los beneficiarios iban a ser sobre todo los cristianos griegos. El gobierno de la isla, en el que estaban representadas las dos comunidades, puso todo su empeño y energía en estimular la economía, pero muchos musulmanes habían dejado Creta ahora que había llegado la paz, aunque muchos ya habían escapado antes, mientras se libraba la guerra civil. El gobierno entendió también que reconstruir la economía significaba reconstruir la identidad cretense. En 1898 Arthur Evans necesitaba muchos trabajadores que le ayudaran a excavar Cnosos, y entre sus primeras actuaciones, el gobierno cretense tuvo la amabilidad de aprobar una serie de leyes que

alentaban los proyectos arqueológicos extranjeros e incluso permitían la exportación de artefactos.[8] Los cretenses lo consideraron una campaña de relaciones públicas, la oportunidad de dar a conocer la presencia de Creta mediante la exposición de su pasado en los museos de las potencias protectoras.

He aquí una isla en busca de la paz, y, a medida que sus excavadores iban descubriendo Cnosos, los intentos de Evans de interpretar las enigmáticas ruinas que había encontrado hicieron aparecer la imagen de una Creta pacífica. La Creta de Evans era un reino gobernado por alguien que él supuso que se llamaba Minos. Su interpretación reflejaba tanto sus sinceros deseos de un futuro para Creta como lo que él se imaginaba que era el pasado de la isla; veía la Creta minoica como una sociedad matriarcal amable y amante de la naturaleza, donde incluso los cortesanos del rey se feminizaban: firmes seguidores de la moda que, igual que las cortesanas, disfrutaban haciendo piruetas en la gran «sala de baile» que Evans había identificado. Hizo que sus trabajadores bailaran para él, en un intento de recuperar la magia de la Creta minoica,[9] y a partir de pequeños fragmentos de frescos minoicos se reconstruyeron con audacia grandes pinturas que mostraban imágenes de príncipes amantes de la paz y cortesanas charlatanas. El palacio de Cnosos reconstruido, que tanto le debía a la fértil imaginación de Evans, era por lo tanto un templo de paz modernista.

III

Chipre, cuya historia en muchos aspectos reproducía la de Creta, era otra isla donde los turcos se veían sometidos a un presión creciente, aunque la proporción musulmana de la población fuera algo menor, y sobre la que los acontecimientos en la Grecia continental tuvieron un gran impacto: a partir de 1821, los chipriotas griegos empezaron a impacientarse, y el gobernador turco les prohibió a los no musulmanes llevar armas. En la década de 1830, hasta 25.000 chipriotas fueron a

Grecia con el objetivo de obtener la nacionalidad griega antes de regresar a la isla como súbditos del rey griego, lo que les ponía bajo la protección de los cónsules de las naciones garantes de la independencia griega, Reino Unido, Rusia y Francia, ante la irritación de las autoridades otomanas.[10] Aun así, no debe exagerarse el sentimiento de «ser griego» de la mayoría ortodoxa de Chipre: las ideas de la unificación con la madre patria griega se generaban más en Grecia que en Chipre, donde durante largos períodos de tiempo las relaciones entre sus diversas comunidades habían sido muy pacíficas. El consulado británico en Chipre cooperaba con las autoridades turcas para garantizar que los partidarios griegos de la *enôsis* estaban bajo control: en 1854, el vicecónsul británico informó al gobernador de la publicación de un traidor panfleto atribuido al director de un colegio griego en Nicosia. Las cordiales relaciones entre el vicecónsul y el gobernador también se pusieron de manifiesto cuando el gobernador invitó al vicecónsul a la fiesta que daba con ocasión de la circuncisión de su hijo en 1864: «Me complace invitarle a todas las celebraciones, que empezarán el lunes y se prolongarán hasta el jueves, y también a cenar estos cuatro días».[11] Dada su posición entre Anatolia, Siria y Egipto, el valor de Chipre era sobre todo estratégico. Producía una gran cantidad de algunos productos agrícolas básicos como cebada, que exportaba a Siria, y algarroba, que exportaba a Alejandría, pero el nivel de vida no era alto y, por citar a un visitante de finales del siglo XVIII, «las importaciones apenas eran significativas, porque Chipre importaba solo lo justo para cubrir las necesidades de sus escasos habitantes»: algunos tejidos, estaño, hierro, pimienta y tintes.[12] A finales del siglo XIX, los tintes se utilizaban en la industria local: los chipriotas compraban el percal blanco inglés en Beirut y lo teñían en los talleres locales, y desarrollaron una industria sedera bastante activa. Chipre formaba parte de una red local en el Mediterráneo oriental, y sus conexiones

internacionales eran un tanto limitadas,[13] sin embargo, el aumento del interés por las antigüedades dio lugar a la aparición de una nueva actividad comercial, y en su mayor parte ilegal, dedicada a la exportación de artefactos. Entre 1865 y 1875, el cónsul norteamericano, el general Louis Palma di Cesnola, era uno de los más asiduos coleccionistas de lo que él llamaba «mis tesoros»; la mayor parte del botín que obtuvo del saqueo del magnífico yacimiento de Kourion llegó al Museo Metropolitano de Nueva York.[14]

La debilidad del poder otomano en el Mediterráneo oriental quedó más patente aún cuando los británicos se impusieron al sultán y le obligaron a ceder la administración de la isla al Reino Unido en 1878. El sultán Abdülhamid II entendió que necesitaba el apoyo británico si quería mantener a raya a los rusos, porque los rusos aún confiaban en establecer una presencia permanente en el Mediterráneo, algo que solo se podían conseguir si lograban conservar el libre acceso a través del Bósforo y los Dardanelos. El apoyo británico a los otomanos ya se estaba debilitando cuando llegaron a Gran Bretaña las noticias de las masacres de armenios y de otros opositores a la autoridad turca; la simpatía británica por los griegos que vivían más allá de las fronteras del reino independiente también seguía siendo muy fuerte.[15] Así que Chipre se veía como un pago a cuenta para mantener las buenas relaciones. En el más típico estilo otomano, la Puerta Sublime conservó la soberanía simbólica sobre la isla, y se suponía que los británicos debían enviar cualquier beneficio de su administración a Constantinopla (el Reino Unido no se anexionaría la isla hasta que los británicos y Turquía se enfrentaran en bandos opuestos durante la primera guerra mundial, y Chipre no se convirtió en una colonia de la corona hasta 1925). El interés británico por Chipre era exclusivamente estratégico, y posterior a la adquisición de un gran paquete de acciones en el canal de Suez, y el valor de la isla se vio

aumentado cuando el Reino Unido afirmó su hegemonía sobre Egipto en 1882. La posesión de Chipre les garantizaba a los británicos el control de las bases situadas a lo largo de todo el recorrido entre Gibraltar y Levante, pasando por Malta, pero Gran Bretaña había adquirido una olla a presión donde el antagonismo entre chipriotas de dos religiones no disminuyó, sino que se exacerbó al tener que vivir bajo el dominio de un tercero en discordia: los isleños griegos insistieron cada vez más en que el destino de la isla estaba en Grecia, mientras que los isleños turcos temían que aquello que les estaba pasando a los turcos de Creta empezaría a pasar también en Chipre. A principios del siglo XX, los chipriotas turcos seguían con gran interés el movimiento reformista de los Jóvenes Turcos en el imperio otomano, y empezó a crecer un sentido de identidad nacional, acentuado más aún por la competencia del nacionalismo griego.[16] El desgaste del imperio otomano estaba acompañado, por lo tanto, por expresiones cada vez más enérgicas de la identidad nacional que amenazaban con dividir y desgarrar unas sociedades en las que, en el pasado, grupos étnicos y religiosos diferentes habían vivido con un cierto grado de armonía.

IV

En los territorios otomanos donde los grupos religiosos y étnicos estaban dispersos y mezclados estaban apareciendo identidades nacionales, y lo previsible era que la mayor mezcla de personas y creencias se encontrase en las ciudades portuarias mediterráneas como Salónica, Alejandría y Esmirna. Salónica, en especial, se convirtió en el campo de batalla entre turcos, eslavos y griegos, aun cuando, en 1912, el grupo más grande fuera el de los judíos, y había tantos estibadores judíos que los muelles cerraban los sábados.[17] Como señala Mark Mazower, en la ciudad se empleaban cuatro tipos de escritura principales, y cuatro calendarios, así que la pregunta «¿A qué hora es hoy mediodía?» tenía un cierto sentido.[18] En grandes zonas de

la ciudad el idioma que más se hablaba era el judeo-español, llevado por los exiliados sefardíes después de 1492. Los nombres de las sinagogas todavía recordaban los lugares de origen de los judíos de Salónica: había una sinagoga de los catalanes, de «Saragossa» (en realidad Siracusa en Sicilia), y una apodada «macarrón», porque la frecuentaban los judíos de ascendencia pullesa, de quienes se creía que sentían el mismo amor que los italianos por los macarrones.[19]

Sería un error observar Salónica con romanticismo. En 1911, un periódico ladino, *La Solidad Ovradera*, expresaba la opinión de que:

> Salónica no es una ciudad. Es una yuxtaposición de pequeñas aldeas. Judíos, turcos, dönmeh, griegos, búlgaros, occidentales, gitanos, todos estos grupos que hoy llamamos «naciones», se mantienen a una prudente distancia unos de otros, como si temieran el contagio.[20]

Hay que reconocer que un periódico llamado «solidaridad obrera» tal vez no ofreciera la visión más objetiva de las relaciones entre grupos étnicos, al desear, en cambio, trascender el sentimiento nacional y crear una única comunidad proletaria. La crónica de León Sciaky que relata su infancia en la Salónica de finales del siglo XIX desprende una cierta sensación de que sí existía una interacción diaria fácil entre los judíos, los turcos y otros: el relato de Sciaky muestra a una próspera familia judía que mantiene unas relaciones afectuosas con los campesinos búlgaros que le suministraban al padre de Sciaky el trigo con el que comerciaba, mientras que en las calles de la ciudad el joven Sciaky recibe muchas muestras de amabilidad de sus vecinos musulmanes y cristianos, que solían estar dispuestos a ayudar a los miembros de otras comunidades cuando estallaron los disturbios.[21]

El judaísmo sefardí siempre ha estado más receptivo a las culturas a su alrededor que las otras formas del judaísmo más estricto practicado en la Europa oriental de los asquenazíes, y, a medida que las influencias de Europa occidental se hacían sen-

tir con una fuerza cada vez mayor en el mundo otomano, los modales y el habla de las élites judías se fueron occidentalizando. Había una ambivalencia con relación a la identidad sefardí, que, según el ideal, combinaba la sofisticación occidental con un toque de exotismo oriental, una visión en la que coincidía Disraeli, en el Reino Unido. León Sciaky vestía prendas occidentales incluso de niño, una señal clara del estatus social y económico de su familia y de sus aspiraciones culturales, mientras que la familia judía más rica de Salónica, la Allatini, se rodeaba en su casa del mejor mobiliario de Oriente y Occidente.[22] A partir de 1873, el francés, que se enseñaba en las nuevas escuelas de la Alliance Israélite Universelle (AIU), empezó a adquirir una gran importancia entre los judíos de Salónica, y a dejar a un lado al ladino, que algunos veían como el idioma de las clases bajas (también en Alejandría el francés se estaba convirtiendo en el idioma *de mode*, incluso *de rigueur*, entre la élite judía). Al llegar 1912 la AIU tenía más de 4.000 alumnos, más de la mitad de los alumnos de las escuelas judías de la ciudad.[23] A los salonicenses y a los alejandrinos no les preocupaba el imperialismo cultural francés al que estaban sucumbiendo: no solo los judíos sino todos los ciudadanos prósperos del imperio otomano veían el francés como un sello de distinción.

Mientras todavía gobernaban Salónica, los turcos sabían que, pese a ser una minoría, jugaban con ventaja. Sciaky explica que, en 1876, estallaron unos disturbios cuando un padre búlgaro apeló a los cónsules extranjeros para evitar el matrimonio de su hija con un turco; los cónsules de Francia y Alemania cometieron el tremendo error de entrar en una mezquita cuando los ánimos estaban encendidos, y fueron linchados.[24] El malestar entre las diferentes comunidades se intensificó en 1900. A los griegos les enardeció la expansión de la enseñanza: los niños ahora aprendían su propio idioma en escuelas adecuadas, y al mirar hacia el sur podían ver a sus hermanos que vivían en un

reino griego independiente. La agitación también se despertó entre los eslavos. En la década de 1890, los eslavos macedonios radicales, que hablaban una variante del búlgaro, se agruparon en la Organización Revolucionaria Interna Macedonia (ORIM) reclamando la autonomía de una gran parte de las provincias otomanas entre Salónica y Skopje, pero entendían que Salónica era la capital lógica, y pretendían darle a estas tierras una identidad búlgara. A los griegos de Salónica les pareció intolerable y tuvieron la gentileza de darles a los turcos la información que habían recogido de las actividades de la ORIM.[25] La ORIM no tardó mucho en decidir que había llegado el momento de las acciones drásticas. En enero de 1903 sus agentes compraron una pequeña tienda de comestibles en la acera opuesta al Banco Otomano atendida por un búlgaro huraño que parecía poco dispuesto a vender los pocos comestibles que exponía. En cambio, durante la noche, la tienda cobraba vida, mientras un equipo de la ORIM cavaba por debajo de la calle, y colocaba minas bajo las elegantes oficinas del Banco Otomano. Los activistas estuvieron a punto de ser descubiertos porque taponaron una de las alcantarillas que se encontraba en su camino, y el cercano hotel Colombo se quejó de que sus desagües habían dejado de funcionar. El 28 de abril hicieron estallar las bombas y demolieron el banco y algunos edificios vecinos.[26]

La onda expansiva de los cambios en el gobierno turco se sintió en Salónica, cuando los Jóvenes Turcos consolidaron su posición y la reforma política flotaba en el ambiente. Los conflictos políticos en el Mediterráneo estaban privando a Salónica de su sustento: después de que Italia invadiese Tripolitania en 1911 los productos italianos fueron objeto de un boicot, y también el comercio con Trieste, porque los austríacos habían tomado el control de Bosnia. La rica familia Allatini no aguantó más y se marchó a Italia. El poder otomano se estaba viniendo abajo más rápido que nunca, y a nadie le sorprendió demasiado

que las tropas griegas entraran en Salónica en 1912, reclamándola para la madre patria. Por desgracia, también llegaron tropas búlgaras, que no estaban dispuestas a irse; incluso después de haber convencido a los búlgaros de que se marchasen, estallaron escaramuzas entre las unidades griegas y búlgaras fuera de las murallas. Así pues, los griegos tenían Salónica, pero la amenaza búlgara era real, y la ciudad se vio privada de los fértiles campos de los que el padre de León Sciaky había obtenido los cereales. En 1913, en la ciudad todavía residían casi 46.000 musulmanes y más de 61.000 judíos, frente a los 40.000 cristianos ortodoxos, pero los activistas griegos tenían toda la intención de hacerles sentir que no eran bien recibidos.[27] Profanaron cementerios y saquearon comercios. El primer ministro Venizelos, un héroe de la revolución cretense, era un acérrimo partidario de la idea de una Grecia poblada por griegos ortodoxos. Exactamente dónde dejaba esto a los judíos, de los que Venizelos seguía recelando, no estaba demasiado claro. En agosto de 1917, un gran incendio destruyó extensas zonas de la ciudad, y arrasó los barrios judíos y musulmanes. El fuego, y la cada vez mayor emigración de judíos y musulmanes, brindó a las autoridades griegas la oportunidad de seguir adelante con la reconstrucción de Salónica como una ciudad griega poblada por griegos. El objetivo era claro: Salónica volvería a ser la ciudad cristiana de san Demetrio. Salónica renacería como Tesalónica.

Capítulo 3
LA MARCHA DE LOS OTOMANOS, 1900-1918
I

En este libro hemos presentado la historia del Mediterráneo como una serie de fases donde el mar estaba integrado, en mayor o menor grado, en una única área económica e incluso política. Todo el carácter de este proceso cambió con la llegada del Quinto Mediterráneo. El Mediterráneo se convirtió en la gran arteria por donde las mercancías, los barcos de guerra, los emigrantes y viajeros diversos llegaban al océano Índico desde el Atlántico. La caída de la productividad de los territorios circundantes del Mediterráneo, y el desarrollo del comercio a gran escala de cereales de Canadá o de tabaco de Estados Unidos (por citar dos ejemplos), disminuyó el interés de los empresarios por el Mediterráneo. Incluso el resucitado comercio del algodón de Egipto se enfrentaba a la competencia de India y el sur de Estados Unidos. Los barcos zarpaban de Génova con rumbo al Mediterráneo occidental y salían al Atlántico llevando a centenares de miles de emigrantes al Nuevo Mundo, inmigrantes que se instalaron en Nueva York, Chicago, Buenos Aires, São Paulo y otras prósperas ciudades del norte y del sur de América en los años alrededor de 1900. En Italia, los emigrantes más numerosos procedían del sur del país, adonde no habían llegado ni el progreso ni las mejoras en el nivel de vida que empezaban a transformar Milán y otros centros del norte.

Los franceses, por otra parte, habían encontrado en el Mediterráneo sus oportunidades de crear una vida nueva en alguna otro lugar: Argelia se convirtió en el foco de la emigración francesa, ya que el ideal era crear una nueva Francia en las costas norteafricanas mientras conservaban el más salvaje interior bajo dominio colonial. La reconstrucción de grandes sectores de Argel como una ciudad europea, y otorgar la ciudadanía eu-

ropea a 35.000 judíos argelinos en 1870 fueron dos de las formas de manifestar esta política. A los judíos argelinos se les consideraba *évolué*, «civilizados», porque habían sabido aprovechar las oportunidades brindadas por el mandato francés abriendo modernas escuelas auspiciadas por la Alliance Israélite Universelle, organización fundada para promover la educación judía según un modelo europeo y transformar a los judíos en una nueva clase profesional.[1] A partir de la década de 1880, después de quedar sometida al control francés, también Túnez atrajo colonos franceses, aunque más despacio; alrededor de 1900 Túnez era un destino más popular entre los colonos italianos que entre los franceses. También el reino de Italia tenía la mirada puesta en África del Norte, porque sus líderes políticos vieron la oportunidad de hacer de Italia una potencia colonial mediterránea comparable a Francia. Los italianos todavía no articulaban la idea del Mediterráneo como el *mare nostrum*, como haría Mussolini en la década de 1930, puesto que era obvio que el Reino Unido dominaba el mar, pero la opinión pública italiana, y los demócratas italianos, estaban convencidos del destino imperial de Italia. En parte, los argumentos eran morales: igual que los franceses en Argelia, los italianos tenían la oportunidad de llevar la civilización europea a unos pueblos considerados, no sin condescendencia, atrasados. En parte, eran políticos: Italia perdería influencia en Europa si no demostraba que era capaz de lograr algo grandioso. Y en gran medida los argumentos eran económicos: la fortaleza del estado italiano dependía de su progreso económico, un progreso que solo era posible si podían sacarle algún provecho a las materias primas suministradas por un territorio colonial. España, que al llegar el año 1904 había extendido su hegemonía a la costa marroquí para incluir Tetuán y los territorios del interior africano junto a Ceuta y Melilla, no era más que un rival secundario.[2]

La quiebra de las finanzas estatales en Túnez durante la década de 1860 les brindó oportunidades a Francia y a Italia. Un gran número de acreedores franceses sufrirían si el bey y su gobierno no podían cumplir con sus obligaciones. La situación no era muy diferente a la del Egipto de Said e Ismail. Se formó una comisión financiera internacional que los franceses pretendían dominar, con la oposición del gobierno italiano, que no estaba de acuerdo: la considerable participación de los italianos en la economía tunecina, y el gran número de colonos alentó a Italia a exigir el control de sectores enteros de la economía tunecina, tales como la producción y exportación de tabaco, y la gestión de los ferrocarriles. Ahora bien, en el año 1883, los franceses ya habían conseguido una posición dominante, y el bey aceptó la creación de un protectorado francés de Túnez.[3] El gobierno italiano se vio obligado a buscar en otras direcciones, y muy pronto vio que existían oportunidades similares muy cerca, en Libia, gobernada por los otomanos; en el año 1902 los franceses y los británicos, empeñados en desmembrar el Mediterráneo, habían aceptado que Italia podía hacer en Libia lo que le viniera en gana, un útil modo de persuadir a Italia para que se integrara en una alianza política más amplia contra enemigos futuros, y no tardó en quedar claro quiénes serían estos enemigos: los bancos alemanes empezaron a invertir en Libia, rivalizando con el Banco di Roma. En 1911, los otomanos les permitieron a los alemanes, pero no a los italianos, comprar tierras en Libia. La tensión creció entre Roma y Constantinopla, y los turcos intentaron apaciguar a Italia con concesiones comerciales. Pero era demasiado tarde. Los italianos habían decidido que una misión imperial era parte integrante del ingreso de Italia en las filas de las naciones europeas. Con el paso de los días, la debilidad del poder otomano, sobre todo en las provincias fronterizas, se iba haciendo más patente. A finales de septiembre de 1911 el gobierno italiano declaró la guerra a Turquía, y a

finales de octubre las flotas italianas habían transportado sin problemas hasta Trípoli, Bengazi y otras ciudades importantes a un ejército de ocupación de 60.000 hombres. Hasta aquí la parte fácil; estalló la resistencia local y, con el aumento de las bajas italianas, el gobierno italiano aceptó negociar un acuerdo de paz con Constantinopla. Como siempre, el sultán otomano se mostró poco dispuesto a renunciar a la soberanía turca, aunque dicha soberanía solo fuera teórica, sobre sus antiguos súbditos, y un año después de la invasión, reconocía la autoridad italiana sobre Libia que, teóricamente, seguía siendo otomana.[4] Los italianos no pudieron controlar el interior, pero, igual que los franceses en Argel, estaban decididos a europeizar las zonas que controlaban, y empezaron a reconstruir Trípoli como una ciudad italiana moderna.

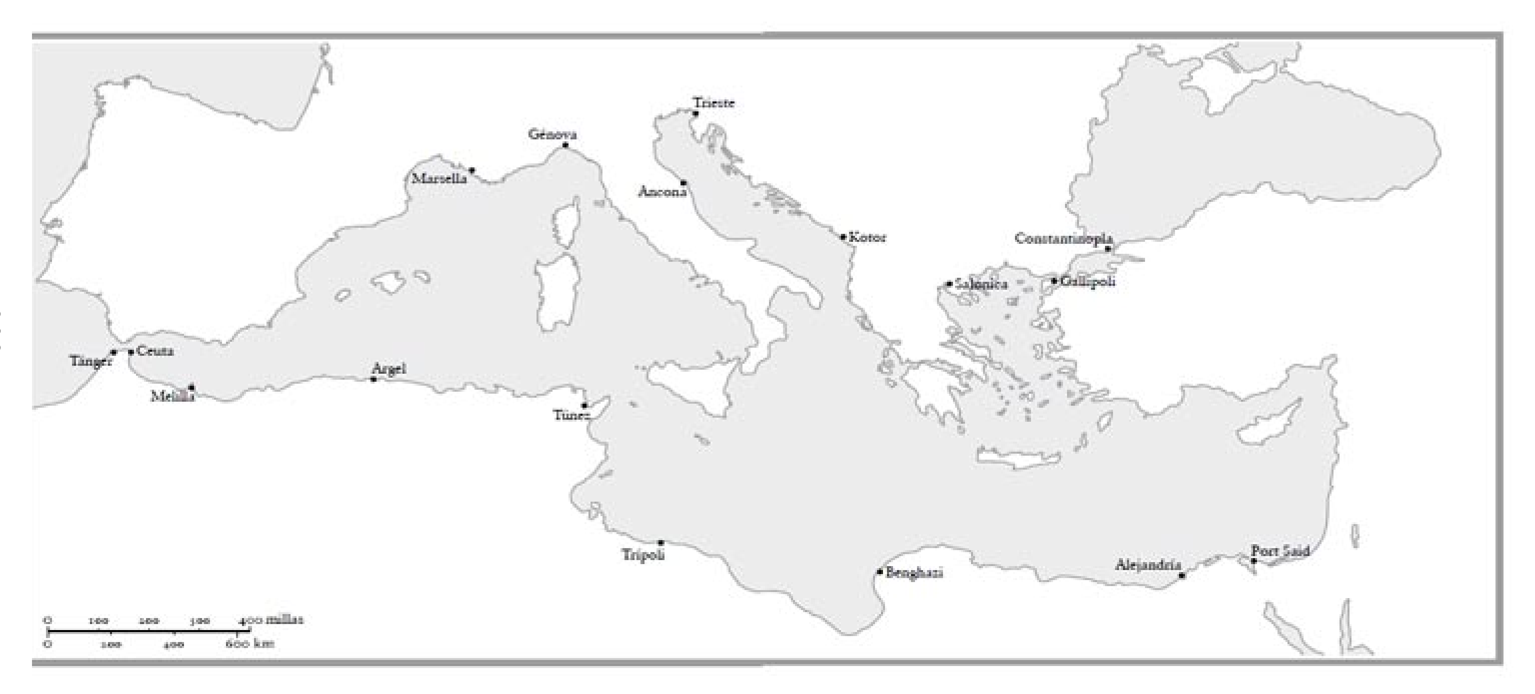
Cuando estalló la primera guerra mundial, toda la línea de ciudades desde Ceuta, en el oeste, hasta Port Said, en el este, estaban sometidas a la hegemonía o protectorado de España, Francia, Italia y Reino Unido. El káiser alemán visitó Tánger en 1905, y se quejó del aumento de la influencia francesa en Marruecos, pero Alemania no consiguió establecerse en Marruecos, ni tampoco en Libia. De hecho, Tánger se convirtió en un enclave especial, donde el sultán de Marruecos compartía el poder con los cónsules extranjeros. Un personaje de especial importancia era el inspector jefe de la policía, que ejercía la función de enlace entre el sultán y los cónsules; el jefe de la policía ofrece un ejemplo excepcional de la presencia suiza en el Mediterráneo, puesto que era fundamental emplear a alguien cuya neutralidad estuviese asegurada. Así, los turcos habían perdido la poca autoridad que todavía les quedaba en África del Norte; los alemanes no habían conseguido asentarse en ninguna parte; los austríacos seguían confinados en Trieste y en la costa dál-

mata y no tomaron parte en la carrera por África del Norte; y el Reino Unido dominaba las rutas marítimas entre Gibraltar y el canal de Suez.

II

Un premio adicional y valioso para Italia era Rodas, junto con las islas del Dodecaneso. Los isleños, la mayoría griegos, habían intentado emanciparse del control otomano, y las perspectivas para una «Federación de las islas del Dodecaneso» parecían buenas: las islas estaban bien ubicadas junto a las rutas comerciales, y les daban prosperidad a los griegos y a los judíos locales. Los italianos, en cambio, apreciaban el valor estratégico de unas islas situadas tan cerca del centro de poder otomano, y aprovecharon la guerra contra Turquía por Libia para apoderarse de las islas en 1912. Italia intentó mejorar la economía de su nueva colonia. El Dodecaneso era una proposición muy diferente de Libia, o del imperio que los italianos también soñaban con crear en Abisinia, y estaban más dispuestos a tratar a los habitantes del Dodecaneso como seres humanos en el mismo nivel en el que los italianos creían estar ellos.[5] Esta conquista marca la primera etapa del intento de las potencias europeas de desmantelar finalmente el imperio otomano. Distaba mucho de ser un proceso coordinado; de hecho, la mayor parte de la iniciativa procedía de los propios territorios otomanos, puesto que incluso Albania, por tradición bastante leal a Constantinopla, en el año 1912 se había transformado en un foco de descontento. La primera guerra mundial no había hecho más que acentuar la tendencia creciente hacia la separación de las provincias otomanas. La adhesión de Turquía al bando alemán no era de ninguna manera inevitable. Mientras las nubes de la guerra se cernían sobre Europa, los turcos se mostraron muy dispuestos a negociar un nuevo tratado con el Reino Unido, al que continuaban viendo como su aliado evidente para defenderse de los intentos de los rusos de abrirse paso desde el mar Negro

al Blanco: también eran conscientes de que la temeridad de los griegos, que había llevado al rey Jorge de Grecia hasta Salónica, seguía constituyendo una amenaza para su capital; la *Megalé Idea* o «gran idea» de Venizelos significaba ni más ni menos que trasladar la capital griega a Constantinopla en sustitución de Atenas. Ahora bien, la característica más extraordinaria del Mediterráneo en agosto de 1914 era la extrema volatilidad de todas las relaciones políticas: ¿podría el Reino Unido llegar a un acuerdo con Turquía?, ¿o con Rusia?, ¿qué se debía hacer con Grecia? Parecía que el sultán estaba siendo atraído a las redes del káiser, pero no era seguro. El 10 de agosto de 1914 dos buques de guerra alemanes obtuvieron permiso para entrar en el Cuerno de Oro, y el gobierno turco acordó que si eran perseguidos por los buques británicos, las baterías turcas abrirían fuego contra los británicos. Mientras tanto, en Gran Bretaña, la Royal Navy incautó dos buques que se estaban construyendo destinados a la flota otomana, con un coste de 7,5 millones de libras esterlinas, una acción que desencadenó feroces acusaciones de la prensa turca contra el Reino Unido.[6]


Trieste
Génova
Marsella
Ancona
Kotor
Constantinopla
Salonica
Gallipoli
Tánger
Ceuta
Argel
Melilla
Túnez
Trípoli
Benghazi
Alejandría
Port Said
0 100 200 300 400 millas
0 200 400 600 km

Uno de los que se volvió decisivamente en contra de los turcos fue Winston Churchill, a la sazón primer lord del Almirantazgo. El primer ministro Asquith comentó el 21 de agosto que Churchill era «violentamente antiturco», aunque, bajo su retórica se ocultaba una inconfundible y audaz política. La victoria sobre el imperio otomano garantizaría la seguridad de los intereses británicos, no solo en el Mediterráneo, sino también en el océano Índico, donde Persia empezaba a emerger como una importante fuente del petróleo que se enviaba a través del canal de Suez. Una vez que Rusia se sumó a la guerra contra Alemania, los Dardanelos se convirtieron en un paso fundamental a través del cual se le podían suministrar armas a Rusia, y a través del cual Rusia podría exportar los cereales de Ucrania, un intercambio importante para su balanza de pagos.[7] En marzo de 1915, y temiendo una tregua entre Rusia y Alemania, el gobierno británico aceptó que Rusia pudiese asumir el control de Constantinopla, los Dardanelos, el sur de Tracia y las islas del Egeo más cercanas a los Dardanelos.[8]

La apasionada defensa de Churchill de una campaña para forzar la rendición de los Dardanelos se tradujo en la ofensiva naval más importante llevada a cabo en el Mediterráneo durante la Gran Guerra. A diferencia de la segunda guerra mundial, en la primera las acciones en el interior del Mediterráneo fueron relativamente pocas, y la flota austríaca, como se verá más adelante, se aventuró poco más allá del Adriático, que estaba decidida a defender. En los límites del Mediterráneo, en cambio, sí que tuvieron lugar algunas importantes campañas terrestres, en especial en Palestina y en el noreste de Italia. Una amenaza militar turca al canal de Suez bastó para que los británicos impusieran a su propio candidato como jedive de Egipto y pasaran a denominar al país protectorado británico; a partir de aquel momento, en Egipto como en Chipre, la ficción de que

estas tierras seguían bajo el paraguas del sultán pasó al olvido.[9] Aunque la superficie del Mediterráneo permaneció bastante tranquila, bajo ella acechaban ahora un número cada vez mayor de submarinos, cuya capacidad para hacer daño a las marinas imperiales quedaría más que demostrada en el Atlántico. Parte de la explicación de esta relativa calma era que los buques británicos y alemanes se necesitaban para otras tareas que se consideraban más importantes en los mares del norte.

La muy controvertida excepción fue la campaña de Gallipoli en 1915. En enero de 1915 Fischer, el ministro de marina, se quejó a su colega lord Jellicoe:

> El gobierno ha decidido tomar los Dardanelos solo con la marina, y para ello se utilizarán 15 acorazados y otros 32 barcos, y se mantendrán allí tres cruceros de combate y una flotilla de destructores*: ¡todos ellos necesarios con urgencia aquí, en el escenario decisivo del Atlántico*! Solo tengo una salida, ¡presentar mi dimisión! Pero usted responde que «!No!», y eso solo significa que soy parte que da su consentimiento a una operación que desapruebo de la forma más absoluta. No estoy de acuerdo con ninguno de los pasos que se han dado.[10]

Incluso después de haber cedido, Fisher le envió un mensaje a Churchill diciendo: «¡Cuánto más analizo lo de los Dardanelos, menos me gusta!».[11] Estaba firmemente convencido de que el conflicto naval debía resolverse en el mar del Norte. La campaña de Gallipoli se recuerda sobre todo por las terribles batallas donde los turcos se enfrentaron a las tropas británicas, australianas y neozelandesas en la lengua de tierra en el flanco europeo de los Dardanelos. El plan original había consistido en que los buques británicos, apoyados por los franceses, forzaran el paso. Cuando se hizo evidente que no se podía hacer, se tomó la decisión de transportar a 50.000 soldados a la bahía de Mudros, un inmenso puerto natural en la costa sur de Lemnos, a una distancia adecuada de la península de Gallipoli. Mudros carecía de las instalaciones portuarias que necesitaba la Royal Navy, y no tenía ni el agua suficiente para las tropas ni un espacio adecuado donde alojarlas, y dado que llegaron en febrero, tuvieron que soportar los rigores del invierno.[12] El 18 de mar-

zo de 1915, un ataque naval de los británicos en la entrada de los Dardanelos se saldó con la pérdida de tres acorazados británicos, aunque los turcos que disparaban a la flota utilizaron toda su munición, y las minas en el estrecho era un peligro mayor aún.[13] Los británicos habían confiado en que la flota rusa del mar Negro se dirigiría a Constantinopla con 47.000 soldados, pero lo único que hicieron los rusos fue limitarse a bombardear las posiciones turcas en la entrada del Bósforo desde una distancia segura. Se habían dado cuenta de que no había llegado todavía el momento de recuperar Constantinopla para la ortodoxia.[14] Los desastres subsiguientes llevarían a la destitución de Churchill, pero para entonces las tropas se habían quedado empantanadas en posiciones imposibles:

> Sobre la orilla de una abrupta costa
> hay un paraje ahora desierto, desolado,
> paisaje de tumbas, charcos de sangre humana.
> El tiempo lo santificará, el recuerdo lo consagrará.
> Allí yacen las cenizas de los inconmensurables muertos,
> la juventud que iluminó con su llama la oscuridad,
> luchó por la libertad, y ganó bajo lluvia de plomo
> fama imperecedera, su inmortalidad.[15]

Las bajas totales ascendieron a 265.000 soldados del Reino Unido, del imperio británico y de Francia, y quizá a unos 300.000 por el lado turco, pero, a pesar de sus espantosas pérdidas, los turcos resistieron y no cedieron terreno, y después de menos de nueve meses, las fuerzas atacantes se retiraron. Desde la perspectiva británica, Gallipoli tuvo algunos efectos positivos: los turcos se vieron forzados a retirar muchas de sus mejores tropas de Palestina, aliviando así la presión sobre Egipto y el canal de Suez.[16]

III

Durante la Gran Guerra, una gran parte del Mediterráneo permaneció en calma. En vísperas del conflicto, los británicos y los franceses confiaban en poder atraer al rey Alfonso de Espa-

ña a una alianza, y el Almirantazgo británico tenía la mirada puesta en Ceuta, donde creía que podría instalar una base adecuada para los submarinos y las lanchas torpederas, mientras los franceses, por su parte, esperaban poder utilizar las islas Baleares como puerto de escala de las tropas procedentes del norte de África francés. Quizá las negociaciones hubieran llegado más lejos si el rey español no hubiera cometido la imprudencia de plantear la posibilidad de recibir la revolucionada república de Portugal en compensación por cualquier apoyo que pudiera ofrecerles a Francia y Gran Bretaña.[17] Por lo menos, Alfonso XIII se mantuvo neutral, y las aguas españolas continuaron siendo seguras para la navegación. En el centro del Mediterráneo, el foco principal de la actividad naval era el Adriático, donde se encontraba apostada la flota austríaca. Los irredentistas italianos miraban con ojos codiciosos las costas de Istria y Dalmacia, y los austríacos veían Kotor como la base naval fundamental de la que dependía su capacidad para conservar la costa oriental del Adriático. En febrero de 1918, un motín les hizo ver que tendrían que haber pensado más en las condiciones en las que debían trabajar los marineros destinados en Kotor. Los marineros protestaban porque los oficiales vivían rodeados de lujo, a menudo acompañados por sus esposas o amantes, y un marinero se quejó de que su capitán le había exigido que utilizase su ración de jabón para lavar a su perro. Peor aún, la marinería tenía que vestirse con prendas raídas y apañárselas con una dieta infame de carne en mal estado y escaso pan, mientras los oficiales bien alimentados comían carnes de calidad, verduras y frutas. Dado que volar era una gran novedad, no es una sorpresa que los oficiales que querían impresionar a las enfermeras jóvenes las invitaran a dar un paseo en aeroplano, o que los hidroaviones llevasen de vez en cuando a los oficiales austríacos a un burdel de lujo en Dubrovnik. Una vez sofocado el motín, las autoridades solo fusilaron a los líderes más destaca-

dos, al comprender que había llegado el momento de llevar a cabo una profunda reorganización de la armada (al mando del recién ascendido almirante Horthy, que años más tarde continuaría usando con orgullo su título, incluso cuando ya era «regente» del estado de Hungría, sin ningún acceso al mar).[18]

Al estallar la guerra, las condiciones en Kotor ya no eran tan malas. El puerto está situado al fondo del fiordo, más allá del estrecho de Bocche di Cattaro, y tras el puerto se alzan las escarpadas montañas de Montenegro. Si querían garantizarse la máxima seguridad, los austríacos necesitaban someter Montenegro, cuyo rey, llevado por su simpatía hacia los serbios, le había declarado la guerra a Austria-Hungría poco después del asesinato de Francisco Fernando. A finales del verano de 1914, la armada austríaca comenzó a bombardear el puerto montenegrino de Bar, y los franceses respondieron enviando una gran flota desde Malta: catorce acorazados y varios buques de menor tamaño. La flota francesa alejó a los austríacos de Bar y bombardeó las fortificaciones exteriores del estrecho de Bocche di Cattaro sin causar daños en Kotor. La situación, no obstante, era muy complicada: hasta que Italia no declaró la guerra contra Austria-Hungría en mayo de 1915, la base más cercana que tenían los franceses era Malta, controlada por los británicos, y los franceses tenían a todos sus soldados luchando en la batalla del Marne, mucho más al norte.[19] Entonces, los austríacos se volvieron más osados y se lanzaron contra las ciudades costeras italianas de Senigallia, Rímini y Ancona, donde causaron estragos, destruyendo la estación de ferrocarril y los depósitos de gasolina y de carbón, y dañando varios edificios gubernamentales, entre ellos un hospital; hubo sesenta y ocho muertos. Aun así, los austríacos se mantuvieron a distancia segura de Taranto, donde estaba la principal base naval italiana. No querían una batalla naval. Los italianos respondieron enviando su flota desde Apulia al sur de Dalmacia y destrozaron la vía fé-

rrea entre Dubrovnik y Kotor. Este juego de toma y daca continuó con los ataques de los submarinos alemanes contra los barcos italianos; dado que Italia no estaba todavía en guerra con Alemania, los submarinos alemanes enarbolaban la bandera austríaca sin ningún tipo de reparo. La furtiva presencia de los alemanes en el Mediterráneo tendría consecuencias muy desagradables: en noviembre de 1915, un submarino alemán hundió frente a la costa norteafricana al buque de pasajeros italiano *Ancona*, que se dirigía desde Sicilia a Nueva York; este naufragio se cobró una gran cantidad de vidas, y el presidente estadounidense le expresó con gran vehemencia a Austria sus protestas por un acto del que los austríacos, por supuesto, culparon a los alemanes.[20] Por fin, y tras reanudar los bombardeos desde el mar, las tropas austríacas escalaron las alturas de Montenegro y conquistaron Cetinje, la capital, a principios de 1916.[21]

En aquel momento, se trataba solo de una lucha por el control de un pequeño rincón del Mediterráneo. En primavera de 1917, la acción se concentró en el angosto paso entre Otranto y Albania, donde los austríacos ya se habían hecho con el control de Durazzo, y donde se hizo el mejor y máximo uso de todas las nuevas tecnologías disponibles. Cada bando movilizó hidroaviones que lanzaban voleas de bombas sobre los barcos enemigos sin provocar daños visibles, y los británicos instalaron una nueva base de hidroaviones en Brindisi. Se colocaron redes contra los submarinos alemanes y austríacos, pero, aunque pudieran detener un submarino, no podían detener un torpedo. Llegaron refuerzos en apoyo de los británicos, italianos y franceses, catorce destructores y un crucero japoneses que desempeñarían un significativo papel en la derrota de los submarinos alemanes; también llegaron seis cruceros australianos, y, tras la tardía incorporación de Grecia a la guerra, en julio de 1917, una flota griega de respetable tamaño quedó también a

disposición de los contendientes.[22] La importancia de este conflicto relativamente intrascendente con los austríacos reside en la aparición de los nuevos métodos de combate por el control del mar: los aeroplanos, que aún debían demostrar su valía, y los submarinos, que lo hicieron en seguida. Algunos de los nuevos peligros ya se habían hecho patentes: los submarinos enemigos amenazaban a los barcos mercantes, y al llegar el año 1917 los británicos y los franceses ya habían introducido un eficaz sistema de convoyes para acompañar a los barcos que navegaban hacia el este desde Gibraltar.[23] En tiempos de guerra, y después de un siglo de paz relativa, había aparecido un enemigo más insidioso que los corsarios de Berbería, invisible y letal, un enemigo que destruía gratuitamente de un modo del que los corsarios, que buscaban botín y cautivos, nunca habían sido capaces.

Capítulo 4
HISTORIA DE CUATRO CIUDADES Y MEDIA, 1900-1950

I

Desde un punto de vista mediterráneo, la primera guerra mundial solo fue parte de una serie de crisis que marcaron la agonía del imperio otomano: la pérdida de Chipre, Egipto, Libia y el Dodecaneso, después la guerra mundial propiamente dicha y la pérdida de Palestina que pasó a control británico, seguida poco después por el mandato francés en Siria. Todos estos cambios tuvieron consecuencias, en ocasiones drásticas, en las ciudades portuarias donde los diferentes grupos étnicos y religiosos habían coexistido durante siglos, en especial en Salónica, Esmirna, Alejandría y Jaffa. Al final de la guerra, las potencias vencedoras dividieron los feudos del imperio otomano y se los repartieron, e incluso Constantinopla llegó a estar plagada de soldados británicos.[1] El sultán quedó políticamente inmovilizado, lo que les dio muchas oportunidades a los radicales turcos, en particular a Mustafá Kemal, que se había distinguido combatiendo en Gallipoli. A la desconfianza que sentían los aliados hacia los turcos, se sumaron los sentimientos del público en general: la deportación en masa de los armenios en la primavera y verano de 1915 provocó el horror de los diplomáticos estadounidenses en Constantinopla y Esmirna. Hombres, mujeres y niños, obligados a cruzar la meseta anatolia a pie bajo el abrasador sol y vigilados por tiránicos guardianes cayeron desfallecidos y murieron por el camino, o fueron asesinados por diversión, mientras el gobierno otomano anunciaba a voz en grito las traicioneras maquinaciones que, decían, infestaban la comunidad armenia. El propósito era el de «exterminar a todos los varones menores de cincuenta años».[2] A los griegos, a los judíos y a los comerciantes extranjeros les preocupaba que esta «purificación» de Anatolia no se limitara solo a la persecución

de los armenios. En sus últimos días, el gobierno otomano le había dado la espalda al antiguo ideal de la coexistencia. También en Turquía, como dejaban patente muy a menudo los radicales del partido Jóvenes Turcos, un poderoso sentimiento nacionalista estaba aplastando la tolerancia de tiempos pasados.



Esmirna sobrevivió a la guerra y salió de ella físicamente intacta, con la mayor parte de su población a salvo de la persecución, debido en parte al escepticismo de su *vali*, el gobernador Rahmi Bey, hacia la alianza de los turcos con Alemania y Austria, y en parte, a que el *vali* había comprendido que la prosperidad de su ciudad dependía de su heterogénea población de griegos, armenios, judíos, turcos y comerciantes europeos.[3] Cuando recibió la orden de entregar los armenios a las autori-

dades otomanas, el *vali* dio largas, aunque se vería obligado a enviar un centenar de «indeseables» a un destino incierto.[4] Los griegos eran mayoría en Esmirna, de hecho, había más griegos en Esmirna que en Atenas, todos ellos fieles seguidores todavía de la ortodoxia, que desempeñaba un significativo papel en el sistema educativo griego y en las festividades públicas, y las ideas nacionalistas griegas habían empezado a penetrar en la comunidad. Los griegos mantenían un comercio muy activo en frutos secos, y la llegada de la cosecha de higos desde las tierras del interior constituía un gran acontecimiento que se celebraba en los muelles de la ciudad. La comunidad judía de habla ladina de Esmirna era menos destacada que en Salónica, pero en ambas ciudades estaban empezando a arraigar las tendencias llegadas de Occidente. El gobernador visitó en una ocasión la escuela de la Alliance Israélite Universelle y comentó que quería que los judíos utilizaran el fez, y no los sombreros de estilo occidental que estaban adoptando en aquel momento: «no están ustedes en Francia ni en Alemania, están ustedes en Turquía y son súbditos de Su Majestad el sultán».[5]

Esmirna poseía un excelente puerto que había seguido prosperando desde finales del siglo XVIII, cuando la actividad comercial de los otros puertos otomanos empezó a disminuir. Alrededor del año 1800, Francia dominaba el comercio entre Europa y Turquía y aprovisionaba a la ciudad no solo de tejidos europeos, sino también de productos coloniales tales como azúcar, café, cochinilla e índigo. De hecho, los turcos de Esmirna llegaron incluso a comprar feces fabricados en Francia.[6] Durante el siglo XIX, una dinámica comunidad de empresas propiedad de familias de orígenes británico, francés e italiano contribuyó a mantener viva la actividad comercial de Esmirna, cuando familias como por ejemplo los Whittall, grandes exportadores de fruta, o los Giraud, cuyas fábricas de alfombras empleaban a 150.000 personas, eran las que movían los hilos de la vida eco-

nómica. Entre los recién llegados se encontraban los estadounidenses, que utilizaron Esmirna como puerto de escala de los barcos de la Standard Oil Company de New Jersey.[7] A pocos kilómetros de la ciudad se construyeron nuevos y amplios barrios residenciales periféricos, por ejemplo, uno que llevaba el muy adecuado nombre de Paradise, en los que se alzaban las residencias de las familias levantinas, y que estaban conectados por ferrocarril o por líneas marítimas al centro de la ciudad.[8] Incluso durante la guerra, estos «levantinos», como eran conocidos, lograron mantener su cómodo tren de vida, puesto que Rahmi Bey no vio ninguna razón por la que debiera tratar a los comerciantes extranjeros como enemigos; la mayoría de ellos habían nacido en Esmirna y nunca habían visitado el país que les había expedido su pasaporte.

En Londres, mientras tanto, el victorioso gobierno británico, ajeno a los intereses de los comerciantes levantinos en Esmirna, manifestaba una profunda hostilidad hacia los turcos: en palabras de lord Curzon, el ministro de asuntos exteriores, los otomanos eran una de las «raíces más pestilentes de la maldad» de la Tierra, y Lloyd George, el primer ministro, que llevaba varios años entusiasmándose por los nobles logros de la antigua civilización griega, en contraposición a los miserables fracasos de los turcos, cometió el peor y más descabellado error de juicio posible y desacreditó a Kemal, calificándolo de «mercachifle». Esta opinión le llevó a abrazar el sueño de Venizelos, la restauración de unos dominios griegos que se extendieran por todo el Egeo e incluyeran la costa de Asia Menor. Según Venizelos, este era el auténtico corazón de la civilización griega: la antigua Jonia, cuyos habitantes griegos, insistía, «constituyen la parte más pura de la raza helénica», y que cifraba con optimismo en 800.000 almas.[9] El Reino Unido valoraba el apoyo militar recibido de los griegos en 1919 durante la lucha contra los revolucionarios bolcheviques en Rusia y estos luchadores por la

libertad merecían, sin duda, ser recompensados. Los británicos ofrecieron encantados la ciudad de Esmirna y los territorios que la rodeaban a los griegos, aunque los estadounidenses y las potencias europeas reunidas en su Conferencia de Paz de París en 1919 no estuvieran demasiado convencidos, y pese a que la familia Whittall de Esmirna presentara pruebas fehacientes que demostraban que los habitantes de la ciudad no querían ser gobernados por la administración griega, puesto que todos ellos, griegos, turcos, judíos y armenios, le daban un gran valor a la armonía que reinaba en la ciudad, y lo único que querían era un gobierno autónomo local. Lloyd George convenció a la mayor parte de sus aliados de que Esmirna y los territorios que la rodeaban debían ser entregados de inmediato a Venizelos, a quien debían apremiar a que enviara barcos griegos a ocupar la costa del Jónico sin más dilación. Entre los que se opusieron rotundamente a estas acciones se encontraba el Alto Comisionado estadounidense en Constantinopla, el almirante Bristol, un hombre cuyos prejuicios difícilmente podían hacerle adecuado a la misión que tenía por delante: Bristol afirmó que «los armenios son una raza igual que los judíos, carecen de cualquier espíritu nacional y tienen poco o ningún carácter moral», pero se reservó su mayor ira para los británicos, puesto que no creía que a Lloyd George le motivaran las preocupaciones morales, sino que se trataba de una carrera por el petróleo.[10]

En mayo de 1919, trece mil soldados griegos llegaron a Esmirna. Tras un primer momento tranquilo, los incidentes empezaron a multiplicarse: los pueblos turcos fueron saqueados y unos 400 turcos y 100 griegos asesinados solo en la ciudad de Esmirna. El nuevo gobernador griego, Aristides Sterghiades, era un personaje distante que prefirió permanecer alejado de la vida social de la élite de Esmirna. Intentó ser justo, favoreciendo a menudo a los turcos sobre los griegos en las disputas, y el precio que pagó por ello fue el desprecio de los griegos, cuyo

triunfalismo amenazaba todo lo que la ciudad tenía de especial. Por otra parte, las políticas de Sterghiades llevaron el comercio de regreso a Esmirna. Fue la región del interior donde los problemas se agravaron; la Cruz Roja recogió pruebas de que los griegos estaban realizando una limpieza étnica en las regiones habitadas por turcos. Un miembro de la Cruz Roja le preguntó a un oficial griego por qué había permitido que sus hombres asesinaran a los turcos, a lo que el oficial respondió «por que disfrutaba con ello». De hecho, la violencia era la marca de fábrica de los dos bandos. Mustafa Kemal, no obstante, estaba reuniendo su ejército y, cuando, en 1921, los griegos intentaron penetrar la meseta hacia el este, confiando en poder establecer una frontera entre Grecia y Turquía en la meseta occidental, los turcos reaccionaron a las primeras victorias griegas lanzando un espectacular contraataque; los griegos se habían adentrado demasiado en Anatolia. La desbandada de los griegos precipitó a los turcos hacia poniente en dirección a Esmirna, donde entraron el 9 de septiembre de 1922, pero no antes de que lo hicieran unos 50.000 soldados griegos y 150.000 habitantes griegos del interior.

Fue el principio de un desastre que quedaría grabado a fuego en la memoria de los griegos. Aunque las primeras tropas en entrar en Esmirna fueron las muy disciplinadas de caballería, llegaron acompañadas por los *chettes*, irregulares turcos que ya habían saboreado muchas veces las mieles de la victoria y la sangre de los griegos durante sus desenfrenados ataques en Anatolia occidental. Cuando los refugiados invadieron la ciudad, las violaciones y los saqueos, obra sobre todo de los soldados irregulares, si bien no fueron los únicos, se convirtieron en la orden del día no expresada, y empezaron por el enemigo favorito, no los griegos, sino los armenios. Ni el gobernador griego, ni tampoco Mustafa Kemal, cuando llegó, manifestaron su preocupación por algo que, al parecer, ambos consideraban un

acto de guerra; se diría que en la nueva Turquía en ciernes ya no había lugar ni para los griegos ni para los armenios. Después del concienzudo saqueo del barrio armenio, la violencia se extendió por toda la ciudad, aunque el barrio turco fue respetado. Las lujosas casas de los barrios residenciales de los comerciantes levantinos fueron saqueadas; la mayor parte de los levantinos (si sobrevivieron) perdieron todas sus propiedades, y sus empresas comerciales quebraron y cerraron. Por último, las calles y las casas de Esmirna fueron rociadas con petróleo (empezando, otra vez, por el barrio armenio) y, el 13 de septiembre, los turcos prendieron fuego a la ciudad. El incendio aumentó el número de refugiados hasta los 700.000, puesto que ahora, los griegos y los armenios de Esmirna se vieron obligados a huir a los muelles, donde les esperaba un espectáculo fascinante: los barcos de guerra británicos, franceses, italianos y estadounidenses estaban en el puerto, todos protegiendo nerviosamente los intereses de su propia madre patria. El fuego se extendió y se acercó a los muelles, destruyendo los tinglados y las oficinas de las grandes empresas comerciales, y el centro de la ciudad quedó reducido a cenizas, mientras una masa de gente desesperada, muchos de ellos ya moribundos a causa de las heridas, de la sed y del agotamiento, rezaba suplicando que los liberaran.

La actitud de las grandes potencias fue de una falta de comprensión escalofriante. El almirante Bristol ya había dado instrucciones a dos periodistas estadounidenses indicándoles que no debían escribir sobre las atrocidades turcas, y los franceses e italianos insistieron en que su «neutralidad» les impedía aceptar refugiados a bordo, hasta tal punto que dejaron que las personas que habían llegado a nado hasta los barcos de guerra se ahogaran en el mar. Cuando una niña y un niño fueron encontrados en el agua junto a un barco estadounidense, los marineros le explicaron a Asa Jennings, un empleado de la Young

Men's Christian Association que estaba intentado organizar una evacuación a gran escala, que, por mucho que desearan ayudar, iba en contra de las órdenes recibidas, puesto que si ayudaban a los refugiados, ponían en peligro la neutralidad estadounidense. Jennings se negó a aceptarlo, y los niños, que resultaron ser hermanos, fueron rescatados.[11] A bordo de los barcos británicos, las bandas de música recibieron la orden de tocar cantos marineros de ánimo mientras los oficiales cenaban en el comedor para así ahogar los aterradores gritos que llegaban desde el muelle, a apenas unos cientos de metros de distancia. Al final, el almirante británico cedió a las apasionadas súplicas, y el insistente y admirable Jennings logró que la armada griega amarrada en la cercana Lesbos acudiera también a prestar ayuda. Veinte mil personas fueron rescatadas por los barcos aliados, y muchos más por la flotilla griega de Jennings. Aun así, alrededor de 100.000 personas fueron exterminadas en Esmirna y en las tierras del interior que rodeaban la ciudad, y al menos una cantidad igual de personas fueron deportadas al interior de Anatolia, donde la mayoría de ellas desaparecieron sin dejar rastro.

La insensibilidad de los mandos navales en la bahía de Esmirna y la hostilidad manifiesta del almirante Bristol en Constantinopla reflejaban una manera de pensar con respecto a las catástrofes humanitarias muy diferente de la que está vigente a principios del siglo xxi. «Neutralidad» significaba que uno debía permanecer a un lado, y no que las potencias neutrales eran las mejores situadas para ofrecer ayuda a los desposeídos y a las víctimas que mueren a causa de la violencia étnica. La percepción de que el apoyo de Lloyd George a Venizelos hacía desencadenado una serie de acontecimientos sobre los que ni Grecia ni el Reino Unido habían tenido ningún control se había sumado a esta falta de voluntad de intervenir. La mayor parte de los habitantes de Esmirna habían desaparecido, y también Esmir-

na, arrasada por el fuego, había dejado de existir; la nueva ciudad turca de Izmir nunca recuperaría la antigua supremacía comercial de Esmirna. El hueco que dejaron los griegos y los armenios fue ocupado por los turcos expulsados de Creta y del norte de Grecia que llegaban en masa a Turquía. Al final, y en virtud de las condiciones del Tratado de Lausanne de 1923, se llevaría a cabo un gigantesco intercambio de población entre Grecia y Turquía, durante el cual, solo en Creta, 30.000 musulmanes salieron de la isla. En noviembre de 1922, el último sultán huyó de Estambul, eliminando así el último y débil obstáculo a la creación de una nueva Turquía de tendencia occidentalizante, con una nueva capital, un nuevo alfabeto y una constitución laica. Si en Grecia, la *Megalé Idea* había muerto, también en Turquía se rechazó el carácter multinacional del imperio turco. El sistema otomano, pese a las tensiones e incluso a los odios que estallaron entre pueblos y religiones, y pese a los frecuentes intentos de humillar a cristianos y judíos imponiéndoles diversas prohibiciones económicas y sociales, había logrado mantener unidos a pueblos dispares durante varios siglos. El sistema otomano fue sustituido por un grupo de naciones cuyos líderes proclamaban un nacionalismo estridente y a quienes les resultaba muy difícil dar cabida a aquellos a los que consideraban ajenos a su sistema, los griegos y los armenios en Turquía, y los judíos y los musulmanes en Grecia.

II

Alejandría era otra ciudad portuaria donde las culturas se encontraban y mezclaban. La ciudad empezó a adquirir su forma moderna a finales del siglo XIX y principios del XX, cuando se construyó la elegante Corniche, una nueva carretera que circulaba a lo largo del litoral de la ciudad junto al que se construyó todo un nuevo barrio de calles anchas, y edificios de apartamentos y de oficinas. Entre estas construcciones destacaban la catedral anglicana pseudocopta, construida ya en la década de

1850, y el extraordinario conjunto de edificios diseñado por el arquitecto Alessandro Loria, nacido en Egipto, formado en Italia y más tarde, en la década de 1920, considerado una celebridad en Alejandría. Su edificio del Banco Nacional de Egipto parece un *palazzo* veneciano; Loria construyó asimismo los hospitales judío e italiano, algo muy apropiado, habida cuenta de su ascendencia judía e italiana; su edificio más visitado es el famoso Hotel Cecil, uno de los preferidos de Winston Churchill y de Lawrence Durrell, y de hecho, también de Justine, el personaje creado por Durrell.[12] Los habitantes griegos, judíos, italianos, coptos y turcos de Alejandría se sentían inmensamente orgullosos de su ciudad, e interpretaban que la frase clásica *Alexandria ad Aegyptum* significaba que Alejandría era una ciudad europea junto a Egipto, y no en Egipto.[13] A Jasper Brinton, un estadounidense que ocupó el cargo de juez de apelación en los tribunales mixtos de Egipto a principios de la década de 1920, le entusiasmaba Alejandría, y dijo de ella que era «brillante, sofisticada, muy diferente de cualquier otra ciudad en el Mediterráneo»; los amantes de la música podían disfrutar de las actuaciones de Toscanini, Pavlova y de las mejores voces de La Scala en los grandes teatros de la ciudad,[14] y se decía que las calles estaban tan limpias que se podía comer en ellas, algo que, definitivamente, uno no debería intentar en la actualidad.

Por supuesto, la Alejandría cosmopolita no era toda la Alejandría, y la vida de la élite, de la que hablaremos un poco más adelante, no era la vida de la mayoría de los griegos, italianos, judíos y coptos que vivían en la costa norte de la ciudad. En los mapas de finales del siglo XIX, el flanco sur de la larga y estrecha ciudad llevaba la leyenda *ville árabe*, un barrio que no se entrometía demasiado en la vida de la clase media de Alejandría, salvo para proveerla de cocineros, doncellas y conductores de tranvía. Los europeos representaban solo el 15 por 100 de la población, aun cuando fueran ellos los que ejercían la mayor

parte del poder económico; en 1927, vivían en la ciudad unos 49.000 griegos, de los cuales 37.000 tenían ciudadanía griega, 24.000 italianos y 4.700 malteses. Solapándose con las diferentes nacionalidades, en la ciudad residían 25.000 judíos (casi 5.000 de ellos con pasaporte italiano, aunque muchos de ellos siguieran siendo apátridas); una gran cantidad de griegos también tenían pasaportes de otras nacionalidades, que fueran chipriotas (lo que los convertía en británicos), rodios (que los hacía italianos) o, incluso después de 1923, súbditos turcos.[15] La mayoría de las familias musulmanas influyentes, entre ellas la familia real, procedían de Turquía, Albania, Siria o el Líbano. Igual que habían hecho en Salónica o en Esmirna, los franceses se inmiscuyeron en Egipto, pese a ser un protectorado británico. Un exiliado alejandrino confesó que su conocimiento del árabe no alcanzaba más allá del necesario para poder leer los titulares de los periódicos y las cartas de los restaurantes: «Siempre he considerado que mis lenguas maternas son el inglés y el francés». Su esposa explicaba una historia diferente: «Mi madre era totalmente francófona, y mi padre solo hablaba italiano. No sé cómo se entendían entre ellos, pero el caso es que lo hacían».[16] Algunas nociones de árabe se consideraban suficientes para comunicarse con los sirvientes. En una época de nacionalismos en alza, este rechazo de cualquier identidad «oriental» acabaría resultando fatal para la supervivencia de estas comunidades.

Unas memorias noveladas de la vida en Alejandría publicadas por André Aciman dan una idea de hacia dónde se dirigía el pensamiento de muchos Alejandrinos. La familia de Aciman había llegado a Alejandría desde Constantinopla en 1905, pero su tío Vili se había adscrito a Alejandría y a Europa por igual:

> Igual que la mayor parte de los hombres nacidos en Turquía hacia finales del siglo, Vili despreciaba cualquier cosa que tuviera que ver con la cultura otomana y tenía sed de Occidente, hasta que al final se convirtió en «italiano» del mis-

mo modo que lo habían hecho la mayor parte de los judíos en Turquía: reivindicando sus lazos ancestrales con Livorno, una ciudad portuaria cerca de Pisa donde los judíos huidos de España se habían asentado en el siglo XVI.[17]

Al arquitecto Loria y a toda su familia les gustaba vestirse con la camisa negra de los fascistas, y también era un benefactor de la sinagoga de Alejandría. La familia judía más influyente era la del barón Félix de Menasce, que ostentaba un título nobiliario del imperio austríaco, aunque su abuelo hubiera nacido en El Cairo y adquirido su fortuna tras convertirse en el banquero del jedive, el virrey Ismail Pachá; en la época de Félix, no solo la banca, sino además el comercio, sostenía la fortuna de su rutilante familia. Menasce fundó escuelas y hospitales, e incluso, tras enemistarse con los líderes de la nueva e imponente sinagoga de la calle Nebi Daniel, fundó también su propia sinagoga y cementerio. Aun cuando llevara una vida laica en la que la observancia de los ritos hebreos apenas tenían cabida, se sintió profundamente dolido al enterarse de que su hijo Jean, que estaba estudiando en París, se había convertido al catolicismo y había recibido el bautismo. Peor aún en su opinión, su hijo se ordenó religioso de la orden de los dominicos y regresó a Alejandría a predicar. Félix de Menasce era muy amigo del líder sionista Chaím Weizmann, que visitó la ciudad en marzo de 1918 y se alojó en la imponente mansión de la familia Menasce. No deja de ser interesante que el barón Félix utilizara sus contactos con los árabes de Palestina para intentar negociar un acuerdo bilateral entre judíos y árabes sobre el futuro de Palestina, sin embargo, a los británicos, ahora responsables de Palestina, no les interesó esta propuesta.[18]

Estas relaciones le inspirarían a Lawrence Durrell la descripción del inmensamente rico banquero alejandrino Nessim, un personaje al que Durrell dio una identidad copta en lugar de judía. Durrell escribió el primer volumen de su *Cuarteto de Alejandría* en Bellapais, en Chipre, a principios de la década de 1950, pero mantuvo estrechos contactos con los judíos de Alejandría

a través de su segunda esposa, Eve Cohen, y más estrechos aún a través de la tercera, Claude Vicendon, la nieta de Félix de Menasce.[19] La familia Menasce se relacionó socialmente con otra familia eminente, los Zogheb, cristianos melquitas de Siria y miembros de una comunidad a la que pertenecían muchos comerciantes en seda, madera, frutas y tabaco.[20] La vida de los grandes burgueses levantinos de Esmirna no tenía ni punto de comparación con la suntuosa vida que llevaban los Menasce y sus iguales, habida cuenta, sobre todo, de que la élite alejandrina gozaba del especial favor del rey y, en particular, de Omar Toussoun, un miembro muy admirado de la familia real que había comprendido muy bien la importancia de relacionarse con las diferentes comunidades de Alejandría. A Toussoun se le podía encontrar entregando premios en una escuela judía, o a los hijos de la élite alejandrina en el Victoria College, una escuela universitaria que seguía el modelo de las *public schools* (es decir, escuelas privadas) británicas. Era el presidente de honor de la sociedad arqueológica copta e hizo generosas donaciones para la construcción del hospital copto. Al mismo tiempo, manifestó también un gran interés por la economía local, y puso un gran empeño en estabilizar los precios del algodón.[21]

La vida cotidiana de las comunidades extranjeras giraba alrededor del comercio y de las cafeterías, las más famosas de las cuales eran las de los griegos, en especial el Café Pastroudis. En el interior de estos cafés, uno podía encontrarse con miembros de la intelectualidad griega, por ejemplo con el más consumado de lo intelectuales griegos, el poeta Kavafis.[22] El novelista inglés E. M. Forster, que pasó la mayor parte de la primera guerra mundial en Alejandría (y se enamoró de un conductor de tranvía árabe), difundió la poesía de Kavafis y la dio a conocer más allá de Alejandría, mientras el poeta regresaba una y otra vez al tema de su ciudad natal. El problema era que la Alejandría a la que seguía regresando la mente del poeta era la antigua, y no la

ciudad moderna, que no tenía ningún atractivo para él.[23] De todas las ciudades portuarias en el Mediterráneo oriental, Alejandría era la que se había visto menos afectada por los cambios políticos que siguieron a la caída de los otomanos, puesto que la ciudad le debía su renacimiento a los colonizadores extranjeros atraídos por las iniciativas de los jedives, y no por las de los sultanes.

III

Alejandría era una ciudad reconstruida hacía poco tiempo, y no demasiado lejos de ella, en Palestina, apareció otra totalmente nueva. Los británicos se encontraron en esta región en un entorno político totalmente diferente al de Egipto. La revuelta árabe durante la primera guerra mundial alentada, en parte, por T. E. Lawrence, les había dado a los británicos unos valiosos aliados contra los turcos; simultáneamente, las exigencias sionistas de una patria judía intensificaron la tensión entre judíos y árabes en Palestina, en especial después de que el gobierno británico manifestara su apoyo a la idea de un estado nacional judío en la Declaración de Balfour de 1917. Las aspiraciones judías se expresaban en la idea de un regreso a la tierra, que los idealistas colonizadores procedentes de Europa central y oriental llevaron a la práctica creando asentamientos agrícolas: el movimiento kibutz tenía el objetivo de sacar a los judíos de las ciudades y llevarlos a tomar el fresco aire del campo. Otra rama del sionismo, sin embargo, propugnaba que la creación de una ciudad occidentalizada en Palestina y habitada por judíos era una tarea fundamental. En 1909, un grupo de judíos, en su mayoría askenazíes europeos, compraron algunas dunas arenosas a unos dos kilómetros del puerto de Jaffa, y dividieron la propiedad en 66 parcelas que fueron asignadas por sorteo, un indicador de su idealismo, puesto que un sorteo garantizaba que nadie podría pujar por una mejor posición y que los ricos y los pobres tendrían que vivir los unos junto a los

otros.[24] Su intención era la de crear una ciudad-jardín espaciosa, o más bien, un barrio-residencial-periférico-jardín, ya que en los primeros planos del proyecto se negaron a incluir tiendas y comercios. Dieron por sentado que si los residentes necesitaban alguna cosa se desplazarían hasta Jaffa. Le buscaron un nombre, y los colonos debatieron unas cuantas alternativas, entre ellas el nombre vehementemente sionista Herzliyah, y el más melifluo Yefefia («la más hermosa»). Al final, ganó Theodor Herzl: el nombre Tel Aviv era el título hebreo de su novela que trataba de la refundación de Sión, *Altneuland*, «vieja tierra nueva»: *tel* designaba los antiguos restos que les recordaban a los visitantes la presencia judía en los milenios anteriores y *aviv*, los primeros brotes verdes de la cosecha de trigo y, por extensión, la primavera.[25]

Así nació la que se convertiría en la primera ciudad importante en aparecer en las costas del Mediterráneo desde principios de la Edad Media, cuando se fundó Túnez en sustitución de Cartago, y cuando Venecia emergió de sus lagunas. La aparición de Tel Aviv ofrece una perspectiva mediterránea diferente de la tortuosa historia de la fundación de Israel, y la nueva ciudad despertó intensas pasiones entre sus vecinos árabes; Tel Aviv sigue sin aparecer en muchos de los mapas de Oriente Medio publicados en los países árabes.[26] Los fundadores de Tel Aviv tenían claro que deseaban crear un asentamiento judío, y que este asentamiento poseería un carácter europeo y diferente de Jaffa, a la que veían como lamentablemente «oriental». El deseo de modernidad europea no era nuevo en Jaffa. En la década de 1880, una secta protestante conocida con el nombre de los Templarios e imbuida de un poderoso y muy alemán sentido del decoro, había creado dos asentamientos muy ordenados en las afueras de Jaffa: «con amplias calles y elegantes edificios, una persona podría olvidar que estaba caminando en una tierra desolada, e imaginar que se encontraba en una de las ciudades

civilizadas de Europa».[27] Los árabes más ricos de Jaffa también se construyeron cómodas residencias en la periferia de Jaffa, ni tampoco Tel Aviv era el primer barrio residencial judío que se construía en las afueras de esta ciudad. En la década de 1880, un próspero judío argelino, Aharon Chelouche, que llevaba viviendo en Palestina desde 1838, compró unas tierras sobre las que se alzó el barrio de Neve Tzedek. Lo que impresionaba a quienes visitaban Neve Tzedek era su trazado limpio y relativamente espacioso, y sus casas se consideraban entre las más hermosas de Jaffa.[28] Neve Tzedek atrajo colonos de diversos orígenes: además de los Chelouche norteafricanos, llegaron askenazíes de Europa central, y Salomón Abulafia, que se convertiría en su alcalde, procedía de la cercana Tiberíades; él y su esposa askenazí, Rebecca Freimann, escaparían de Neve Tzedek más tarde para unirse a los fundadores de Tel Aviv. Como era de prever, Salomón aparece en las fotos vestido de chaqué, corbata y pantalones de rayas, una ropa que simbolizaba la modernización y que también usaban en Jaffa los turcos y árabes pertenecientes a la aristocracia y alta burguesía.[29] El escritor Agnon vivió durante algún tiempo en casa de los Abulafia en Neve Tzedek, un barrio en el que se había congregado una colonia de escritores y artistas, antes que Tel Aviv se convirtiera en un centro de cultura hebrea.

También Jaffa estaba en alza. Era el puerto más importante de Palestina y la principal salida al mar de Jerusalén, aunque los barcos más grandes no pudieran llegar a tierra y los viajeros se vieran obligados a desembarcar en gabarras o bien a hombros de porteadores. El sultán otomano dotó a Jaffa con un elocuente símbolo de modernización, construyendo la torre del reloj que todavía se mantiene en pie. En vísperas de la primera guerra mundial, Jaffa albergaba 40.000 habitantes, musulmanes, cristianos y judíos (estos últimos, aproximadamente la cuarta parte del total). Entonces, durante la guerra, los turcos, al sos-

pechar que los habitantes de Jaffa estaban confabulados con el ejército británico que avanzaba hacia la zona, ordenaron que árabes y judíos evacuaran la ciudad; pero ni Jaffa ni sus barrios periféricos judíos fueron saqueados por los turcos (las tropas australianas que acamparon un tiempo en la ciudad vacía hicieron más daño), y Jaffa recuperó después la prosperidad.[30] Los trenes que salían de su estación viajaban hacia el norte hasta Beirut, y hacia el sur y el oeste hasta El Cairo, e incluso llegaban a Jartum. Los ingresos de Jaffa procedían no solo del comercio que pasaba desde el Mediterráneo hacia el interior, sino además de sus excelentes naranjas, que se distribuían por los territorios otomanos y por Europa occidental. Jaffa, y no Jerusalén, era el principal centro cultural de Palestina, y el creciente sentimiento identitario de la población árabe se reflejaba en el título y en los contenidos del periódico de propiedad cristiana, *Falastin*, «Palestina».[31] No estamos intentando sugerir con eso que la vida cultural de Jaffa rivalizaba con la de Alejandría. Dejando de lado a los adustos protestantes alemanes, Jaffa era una ciudad que hablaba árabe, y los Chelouche se mezclaban y mantenían cordiales relaciones con sus amigos y vecinos árabes.[32] Sin embargo, la aparición de Tel Aviv generó nuevas tensiones. En la década de 1920, los cristianos y los musulmanes de Jaffa solían disfrutar de sus visitas al nuevo asentamiento, que tenía atracciones tales como el Cine Eden, por no mencionar los garitos de juego y los burdeles que habían empezado a brotar en la nueva ciudad, pero, a partir de 1921, los estallidos de violencia entre árabes y judíos empezaron a enturbiar las relaciones; los primeros disturbios ocurrieron cuando los árabes de Jaffa, ya bastante tensos, cometieron el error de suponer que una manifestación comunista era una masa de gente a punto de lanzarse contra Jaffa; en la refriega murieron 49 judíos, entre ellos, los habitantes de una colonia de escritores en las afueras.[33]

La causa subyacente de la tensión era la llegada de barcos cargados de judíos procedentes del otro lado del Mediterráneo. Hacia finales de 1919, el *Ruslan*, un barco ruso, llegó a Jaffa procedente de Odessa llevando 670 pasajeros a bordo. Aunque estos inmigrantes askenazíes no cambiarían el carácter de la antigua Jaffa, puesto que se instalaron en Tel Aviv o en el interior de Palestina, el equilibrio entre Jaffa y Tel Aviv se estaba alterando de forma rápida y perceptible. En 1923, Tel Aviv ya tenía 20.000 habitantes, casi todos judíos, y después, su población empezaría a superar a la de Jaffa: un año más tarde, los habitantes de Tel Aviv eran 46.000, 150.000 en 1930 y, en 1948, el año de la creación del estado de Israel, 244.000. Tel Aviv se había ido emancipando paulatinamente del municipio de Jaffa; desde 1921 gozó de autonomía interna, fue absorbiendo otros barrios judíos en la periferia de Jaffa, como por ejemplo el de Neve Tzedek, y se convirtió en un municipio independiente en 1934.[34] Una de las primeras iniciativas de Tel Aviv fue fundar una escuela, el instituto de secundaria Herzliya, cuyo imponente y moderno edificio (ahora, derribado y sustituido, por increíble que parezca, por un espantoso rascacielos) era un importante centro de cultura.[35] Por otra parte, la nueva escuela sacó a los niños de los colegios mixtos de Jaffa, en general gestionados por monjas, y donde hasta entonces habían sido educados juntos los escolares judíos, cristianos y musulmanes.

Uno de los más importantes avances fue la creación de un puerto. El puerto de Jaffa prestó servicio a Tel Aviv hasta el estallido en 1936 de una nueva oleada de violencia mucho más grave. En medio de los boicots de los árabes a los comercios judíos y los boicots de los judíos a los comercios de los árabes, el gobierno municipal pidió permiso a las autoridades británicas para construir un puerto al norte de la ciudad, que no dejaba de crecer. El líder judío David Ben Gurion afirmaría: «Quiero un mar judío. El mar es una prolongación de Palestina». En

Jaffa, el impacto del nuevo puerto se sintió de inmediato: en 1935, Jaffa importaba mercancías por valor de 7,7 millones de libras esterlinas, que en el año siguiente cayeron hasta los 3,2 millones, mientras Tel Aviv importaba por valor de 602.000 libras esterlinas; en 1939, el valor de las importaciones de Jaffa ascendía a solo 1,3 millones de libras, y el de las importaciones de Tel Aviv se había incrementado hasta los 4,1 millones. Durante la crisis de 1936 los trabajadores árabes no estuvieron disponibles, por lo que la mano de obra del puerto se cubrió con empleados de Salónica, la ciudad cuyo puerto era famoso por sus estibadores judíos.[36] Una serie de ferias de muestras levantinas llevaron asimismo la prosperidad a Tel Aviv; las ferias empezaron modestamente en 1924, pero se ampliaron hasta tal punto que, en 1932, 831 compañías extranjeras exhibían sus productos. Se estaba fomentando la visión de que Tel Aviv era el nuevo cruce de caminos entre el Mediterráneo y Oriente Medio, y (demostrando que esta visión todavía era posible) las ferias atrajeron participantes de Siria, de Egipto y del recién creado reino de Transjordania.[37]

Este crecimiento vino acompañado del surgimiento de Tel Aviv como una auténtica ciudad, aun cuando sus fronteras con Jaffa fueran confusas y objeto de disputa. La construcción de la ciudad fue una combinación de proyectos de empresas privadas con un cierto grado de planificación central, lo bastante para crear una amplia avenida bordeada de árboles que llevaba el nombre de los Rothschild (con la esperanza de recibir así un mayor apoyo financiero del que en realidad se recibiría). En la década de 1930, el arquitecto escocés Geddes diseñó un plan maestro que pretendía vincular con mayor firmeza la ciudad a su largo litoral. En el centro de la ciudad, los imponentes edificios Bauhaus expresaban el deseo de sus habitantes más ricos de ser vistos como los transmisores de la cultura occidental moderna, y la «Ciudad Blanca» que construyeron se consideró

lo bastante destacable como para ganarse la condición de Patrimonio de la Humanidad de la Unesco en el año 2003. El Teatro Habima y la cultura literaria, artística y musical de la ciudad son otras manifestaciones que expresan la búsqueda de los habitantes de Tel Aviv de una identidad occidental y europea. En Alejandría, Salónica y Beirut, y también en Jaffa, habían aparecido tendencias similares, pero la diferencia de Tel Aviv, y así lo han apuntado a menudo los observadores, radicaba en que esta ciudad guardaba más parecido con las ciudades europeas del este, por ejemplo Odessa o Viena, que con ciudades mediterráneas como Nápoles o Marsella.

El desconcierto de los habitantes de Jaffa ante el comportamiento de sus vecinos judíos, incluso en tiempos de menor tensión, puede apreciarse en una tira cómica publicada en 1936 en el periódico árabe *Falastin* (véase página siguiente). Un obispo anglicano amonesta desde lo alto de un púlpito a un corpulento John Bull, que por alguna razón tiene dos esposas, la primera, una recatada palestina que lleva el rostro y el cabello descubiertos, pero que viste el traje tradicional palestino y sostiene en sus manos una jaula con una paloma, y la segunda, una piernilarga pionera judía vestida con pantalones cortos muy cortos y una blusa muy ajustada, y que fuma un cigarrillo. John Bull le explica al obispo que la presión de la primera guerra mundial le llevó a casarse dos veces, y el obispo insiste en que debe divorciarse de su esposa judía. El mensaje político queda claro, pero también queda clara la mezcla de fascinación y de malestar por el modo de actuar de los nuevos colonos judíos.[38] La cordial familiaridad entre judíos y árabes de los días en los que la familia Chelouche había fundado Neve Tzedek había desaparecido. Los que habían construido Tel Aviv habían insistido demasiado en la diferencia entre lo que se proponían crear y en lo que habían dejado atrás en Jaffa. Los meros modernizadores que fundaron Neve Tzedek habían sido desbordados por inmigrantes a

quienes las costumbres y los modos de hacer del Levante les resultaban totalmente ajenos. Todos estos cambios fueron consecuencia natural de la presión a la que se había visto sometida Tel Aviv por la llegada de miles de nuevos habitantes, refugiados que escapaban de las persecuciones de Europa central y del este. Al mismo tiempo, algunos líderes sionistas hacían alarde de las ventajas de crear una ciudad judía, la primera ciudad totalmente judía, aseguraron, de los últimos 1.900 años. En una de estas ironías del destino, mientras todo esto sucedía en Palestina, las oleadas de persecuciones en Europa alcanzaron una nueva intensidad sin precedentes y arrasaron las ciudades de Europa oriental donde los judíos eran mayoría, o casi. Una de estas ciudades era Salónica.

IV

Ya hemos visto antes que Salónica se encontró atrapada en la desintegración del imperio otomano; la ciudad se halló incluso en la primera línea del frente a partir de 1915, tras la llegada de las tropas británicas y francesas que esperaban poder apoyar a los ejércitos serbios que luchaban contra Austria (una esperanza a la que renunciaron en seguida); los aliados instalaron su



The man of the two wives

JOHN BULL :— My Lord, I married first an Arab woman and then a Jewess and for the last 16 years I have had no peace at home...

THE ARCHBISHOP :— How did you manage to have two wives, are you not a Christian ?

JOHN BULL :— It was the pressure of the Great war, my Lord ...

THE ARCHBISHOP :— Well my son, if you are sincerely looking for peace you must divorce your second wife, because your marriage to her is illegal ...

الرجل ذو المرأتين

جون بول : اني يا سيدنا تزوجت امرأة عربية اولا ثم تزوجت عليها امرأة يهودية ومنذ ١٦ سنة حتى الآن والخصام قائم داخل بيتي...

رئيس الاساقفة : وكيف تزوجت اثنتين ألست مسيحيا ؟؟

جون بول : كان ذلك تحت ضغط الحرب العظمى يا سيدنا...

رئيس الاساقفة : اذن عليك يا ولدي اذا كنت حقيقة ترغب في السلام ان تطلق الثانية لان زواجك بها غير شرعي...

campamento en Salónica y sus alrededores, una zona que los británicos llamaron «la jaula de los pájaros». La presencia de los aliados tuvo unas consecuencias políticas desestabilizadoras: Reino Unido y Francia, al darle su apoyo a Venizelos en su enfrentamiento contra el rey de Grecia, acentuaron el cisma existente en la política griega; en 1916, tras la llegada de Venizelos a Salónica, estallaron los combates entre los monárquicos y los venizelistas, mientras los aliados se apoderaban de algunos barcos de la armada real helena.[39] Más tarde, después del gran incendio de 1917 y el final de la guerra, Salónica atrajo la atención de los gobiernos turco y griego debido a la gran cantidad de población musulmana que quedaba en la ciudad: en julio de 1923, en Salónica todavía vivían unos 18.000 musulmanes. Desde Turquía, llegaron a Grecia un millón de cristianos, refugiados de la guerra que había destruido Esmirna, y tras ellos, los que fueron expulsados más tarde en virtud de la cláusula del intercambio de población establecida en el tratado firmado en Lausanne, 92.000 de los cuales se instalarían en Salónica. La ciudad y las zonas rurales alrededor de esta quedaron vacías de musulmanes, y los cristianos de Asia Menor se instalaron en las casas y las tierras abandonadas por los turcos, o en zonas reconstruidas después del incendio. No deja de ser una ironía que los salonicenses descubrieran que muchos de los refugiados anatolios hablaban turco; la marca de identidad de estos refugiados era la iglesia griega, y no el idioma griego, y sus costumbres apenas se diferenciaban de las costumbres de los turcos musulmanes entre quienes habían vivido los últimos novecientos años.[40]

En Salónica todavía quedaban 70.000 judíos. El gobierno griego alentó su helenización, en especial mediante la enseñanza del griego en las escuelas, una política que creó tensiones esporádicas, como por ejemplo cuando el gobierno, cuestionando lo que entendía que era «una visión religiosa estrecha de mi-

ras», abolió la norma que permitía que los comercios judíos cerraran los sábados y abrieran los domingos.[41] Y sin embargo, en Salónica, se declaró día festivo oficial el Día de la Expiación, y todos comprendieron que la estabilidad económica de la ciudad dependía de que judíos y griegos trabajaran unidos. Algunos judíos emigraron a Francia, Italia y Estados Unidos, y en Haifa y en Tel Aviv se daba un gran valor a los estibadores judíos y, en general, se tenía la impresión de que, pese a los grandes cambios políticos, Salónica no estaba amenazada. Si acaso, el peligro había retrocedido ahora que las fronteras entre Turquía, Bulgaria y Yugoslavia habían quedado definidas.

Durante la segunda guerra mundial, y después de que los alemanes ocuparan la ciudad en abril de 1941, se haría patente hasta qué punto esta idea estaba equivocada. Aunque los alemanes cometieron atentados ocasionales, como por ejemplo, requisar los valiosos manuscritos y artefactos judíos, durante casi dos años, las restricciones a los judíos fueron menos rígidas que en otros puntos del imperio de Hitler, debido, en parte, a que la economía de la ciudad, aquejada por una grave escasez de alimentos, estaba al borde de la quiebra, y los alemanes no deseaban poner trabas a la escasa actividad comercial que tenía lugar.[42] Los nazis trataron a los judíos sefardíes castellanoparlantes igual que a los askenazíes del centro y del este de Europa. Una vez que los nazis decidieron pasar a la acción, lo hicieron con rapidez y eficacia, y tras estas actuaciones se encontraba la perversa mano de Adolf Eichmann. En febrero de 1943, los judíos fueron confinados en guetos, los alemanes extendieron rumores de que serían deportados a trabajar en las fábricas de caucho de Cracovia y, el 15 de marzo salía hacia Polonia el primer tren cargado hasta los topes de víctimas. Al llegar el mes de agosto, la ciudad había quedado casi por completo *Judenrein* (limpia de judíos), por citar el término alemán habitual de la época. En cuestión de pocas semanas, 43.850 judíos salonicen-

ses habían sido exterminados, la mayoría de ellos gaseados inmediatamente después de su llegada a Auschwitz y a otros campos.[43] El cónsul italiano logró salvar a algunos, y los ciudadanos griegos, también los clérigos, hicieron lo que pudieron; las autoridades españolas se mostraron dispuestas a ayudar en algunos casos a aquellos que consideraban compatriotas y antiguos españoles. Aun así, en Grecia, los nazis consiguieron erradicar con éxito al 85 por 100 de la comunidad judía.

Así pues, y después de tres siglos y medio, la antigua Salónica dejó de existir. Esmirna había sido la primera de las grandes ciudades portuarias en sucumbir, y su caída se había saldado con tal vez unas cien mil muertes. Salónica sufrió el horror añadido de una máquina de matar industrializada. La destrucción de las ciudades portuarias del Mediterráneo oriental continuaría después de la segunda guerra mundial, aunque sin cobrarse unas cifras tan terriblemente inmensas de vidas. Cada una de estas ciudades adquiriría una identidad exclusiva de ciudad griega, turca, judía o egipcia. Más hacia poniente también, las ciudades portuarias que habían congregado gentes de diferentes culturas y religiones iniciaron su decadencia. Livorno se había incorporado a la Italia unificada mucho antes de estos acontecimientos y, ya a mediados del siglo XIX, cuando la ciudad perdió sus privilegios especiales y cedió la primacía a Génova y a otras ciudades rivales, su élite, identificándose con *Italia* (cualesquiera que fuesen los antepasados de cada uno), había empezado a orientarse cada vez más hacia profesiones y carreras no comerciales.[44] Después de la primera guerra mundial, Trieste fue separada de Austria-Hungría, y una posición geográfica que en el pasado había sido ventajosa para la ciudad se convirtió ahora en un estorbo, puesto que la ciudad había quedado encajonada y rodeada por el nuevo reino de los serbios, croatas y eslovenos, al mismo tiempo que Austria había quedado convertida en un pequeño e insignificante estado al otro lado de los Alpes, in-

deciso e inseguro de su identidad cultural y política. Entonces, después de la segunda guerra mundial, Trieste se convirtió en el objeto de una disputa que enfrentaría a Italia y Yugoslavia, y adquirió la ambigua condición de «ciudad libre» hasta el año 1954. Su identidad cultural distintiva, o mejor dicho, su pluralidad de identidades, no pudo sobrevivir a estos cambios políticos y económicos.

Jaffa cambió de forma más repentina, pese a que ya hubiera perdido su identidad cultural cuando Tel Aviv evolucionó hasta convertirse en una ciudad separada y no árabe. A lo largo de varias semanas, en la primavera de 1948 y en vísperas del nacimiento del estado de Israel, decenas de miles de árabes de Jaffa huyeron por tierra o por mar, en busca de refugio en Gaza, Beirut y otros lugares. Naciones Unidas había designado Jaffa como un enclave del propuesto estado árabe que debía coexistir con el estado judío en Palestina. Tras el bombardeo de Jaffa llevado a cabo por los soldados judíos a finales de abril, la población de la ciudad se redujo significativamente, y los líderes de la comunidad árabe, que ahora había quedado reducida a unas cinco mil personas, rindieron la ciudad el 13 de mayo, la víspera de la proclamación del estado de Israel en la avenida Rothschild de Tel Aviv.[45] A partir de aquel momento, Jaffa se convirtió en un suburbio de Tel Aviv habitado por una minoría árabe, un vuelco casi total a la situación de cuarenta años antes, y todos los que habían podido huir se encontraron que ahora no podían regresar. En Alejandría, el acto final se retrasó hasta 1956, año en el cual, tras la nacionalización del canal de Suez, Gamal Abdel Nasser ordenó la expulsión y expropiación de las propiedades de los italianos, judíos y otros. La ciudad se reconstituyó adoptando la forma de una enorme ciudad árabe, pero su economía cayó en picado. Algo queda de la antigua Alejandría, sobre todo en forma de cementerios, de griegos, católicos, judíos y coptos. En cuanto a los cementerios de Salóni-

ca, los nazis saquearon el inmenso cementerio judío, incluidas las tumbas, y ahora está cubierto por el gran campus de la universidad Aristóteles de Thessaloniki: «Pero hay otros que cayeron en el olvido y desaparecieron como si no hubieran existido».[46]

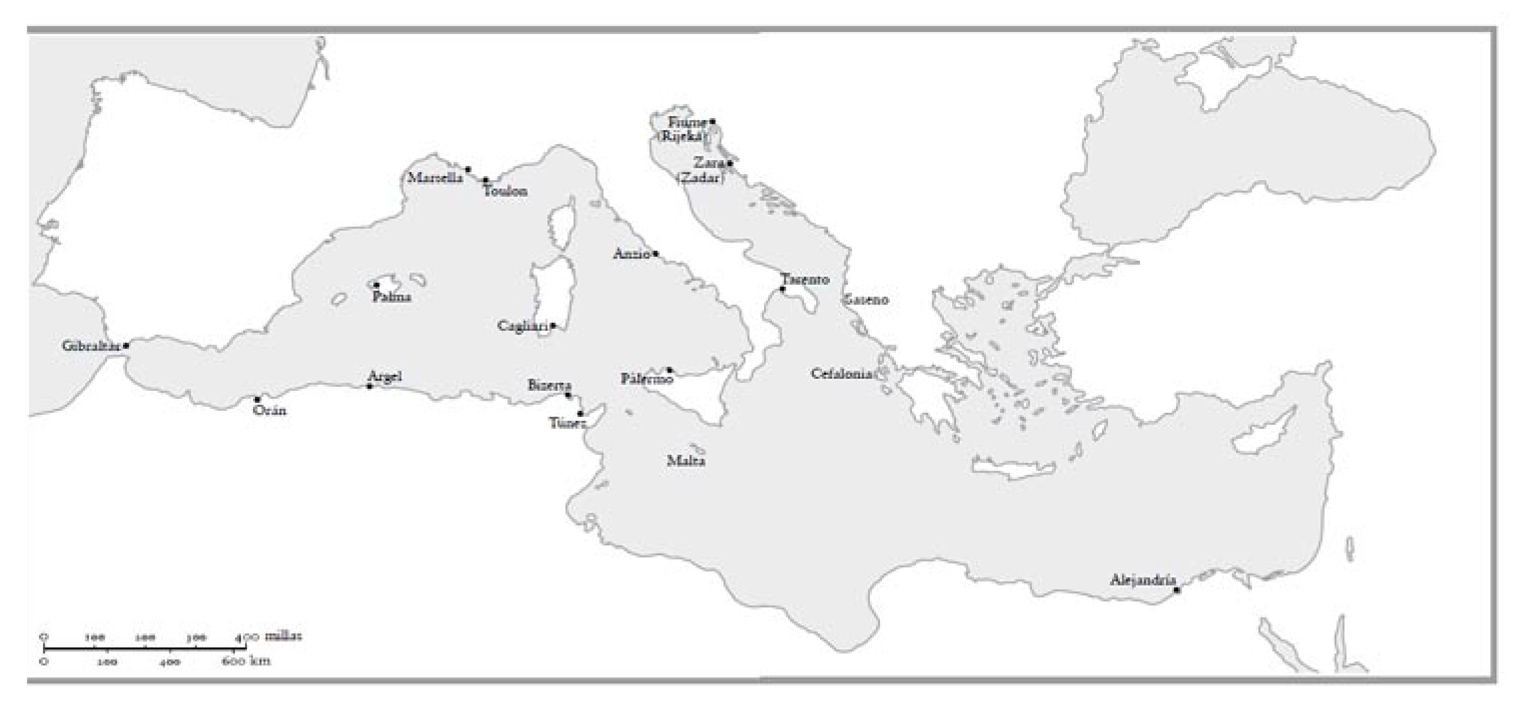
Capítulo 5
«MARE NOSTRUM», OTRA VEZ, 1918-1945
I

Si la mayor parte de las acciones navales en el Mediterráneo durante la primera guerra mundial habían tenido lugar en el este y en el Adriático, en aguas que bañaban las costas de los imperios otomano y de los Habsburgo, ambos en vías de desintegración, entre 1918 y 1939, todo el Mediterráneo se convirtió en el escenario de rivalidades.[1] En el centro de la lucha por la hegemonía del Mediterráneo se encontraban las ambiciones de Benito Mussolini, después de hacerse con el poder en Italia en 1922. Su actitud con respecto al Mediterráneo era vacilante. En algunos momentos soñaba con un imperio italiano que abarcara «los océanos» y con poderle ofrecer a Italia «un lugar bajo el sol»; Mussolini intentó hacer realidad este sueño invadiendo Abisinia en 1935 que, aparte de ser una campaña militar muy difícil por su propia naturaleza, constituyó un desastre político porque Mussolini consiguió que el Reino Unido y Francia le perdieran el respeto, por poco que hubiera sido, que le habían mostrado hasta el momento. En otros momentos, su atención se centraba en el propio Mediterráneo: Italia, dijo, es «una isla que sobresale y penetra en el Mediterráneo», y sin embargo, y en esta opinión el Gran Consejo Fascista coincidió con él, lo que no presagiaba nada bueno, era una isla aprisionada: «los barrotes de esta prisión son Córcega, Túnez, Malta, y Chipre, y los guardianes de esta prisión son Gibraltar y Suez».[2]

Las ambiciones italianas habían sido alimentadas por los tratados de paz firmados al final de la primera guerra mundial. Italia no solo había conservado el Dodecaneso, sino que los austríacos habían sido obligados a retirarse del nordeste del país, e Italia adquirió buena parte de la *Italia irredenta*, en la forma de Trieste, Istria y, junto a la costa dálmata, Zara (Zadar), que se

había hecho famosa por el excelente licor de cereza producido por la familia Luxardo. El variopinto e improvisado ejército privado del poeta nacionalista d'Annunzio conquistó Fiume (Rijeka) en Istria, en 1919, y d'Annunzio declaró la ciudad la sede de la «regencia italiana de Carnaro»; y en el año 1924, pese a la oposición internacional, la Italia fascista había incorporado Fiume a la madre patria. Una peculiar manifestación, que demuestra la importancia que tenía el pasado en el sueño fascista, fue la creación de institutos para fomentar el estudio serio (y la *italianità*) de la historia corsa, maltesa y dálmata. Cualquiera que diera un paseo por la gran avenida ceremonial construida junto al Foro Romano y que cruza el corazón de la antigua Roma, podía admirar unos grandes mapas del Imperio Romano que mostraban cómo el imperio había crecido a partir de un minúsculo asentamiento en la colina Palatina hasta convertirse en el imperio de Trajano que se había extendido sobre todo el Mediterráneo y territorios mucho más allá. Los italianos también incluyeron Albania y su precaria independencia en sus ambiciones: el banco central de Albania tenía su sede en Roma, y el nuevo monarca albanés, el rey Zog, estaba desesperado por conseguir el apoyo político y económico de Italia, una cuestión resuelta, en un ataque de impaciencia, con la invasión de Albania en abril de 1939. Incluso antes de este momento, Italia operaba una importante base de submarinos en Saseno, una pequeña isla frente a la costa albanesa. Los submarinos se consideraban fundamentales para la victoria de Italia en el Mediterráneo, cuando llegara el momento de desafiar el dominio del Reino Unido. En 1935, el mariscal Badoglio, comandante en jefe de las fuerzas armadas italianas, afirmó que Italia no necesitaría buques de guerra pesados porque podría lograr el dominio del mar por medios más modernos. De hecho, la flota italiana distaba mucho de impresionar: «estaba muy atrasada en práctica-

mente cualquier categoría de la guerra naval, y también en el aspecto tecnológico, operativamente desequilibrada, y a su mando le faltaba imaginación».[3]


Fiume (Rijeka)
Zara (Zadar)
Marsella
Toulon
Anzio
Taranto
Saseno
Palma
Cagliari
Gibraltar
Argel
Orán
Bizerta
Túnez
Palermo
Cefalonia
Malta
Alejandría
0 100 200 300 400 millas
0 200 400 600 km

La invasión de Albania y la constante represión de los rebeldes en Libia demostraron que toda la palabrería sobre un imperio mediterráneo no eran meras bravatas, por mucho que la mayor parte de los observadores vieran en Mussolini a una especie de payaso de prominente mandíbula por la que vertía grandilocuentes afirmaciones que hablaban de la restauración del *Mare Nostrum* romano. La adquisición de Libia había creado un eje norte-sur que cruzaba el Mediterráneo, y el norte de África debía constituir la «cuarta costa» de Italia. Malta, bajo dominio británico, controlaba el mar entre Sicilia y la «cuarta costa», y era, por lo tanto, algo más que una molestia, era un obstáculo. Mussolini organizó una triunfal visita a Trípoli en 1937 para inaugurar la primera carretera moderna de Libia, que recorría unos 1.800 kiló metros de costa, y para celebrar la reconstrucción de algunas zonas de la capital que habían sido transformadas en una moderna ciudad europea.[4] Otras pruebas de la ambición que tenían los fascistas de desplazar al Reino Unido, cualesquiera que fueran los medios necesarios, quedaron al descubierto cuando los italianos le dieron apoyo económico al Gran Muftí de Jerusalén, un personaje muy problemático que aprovechó los disturbios árabes en Palestina del año 1936 para aumentar su influencia política como el líder religioso de los musulmanes suníes en Palestina. En Egipto se crearon las milicias fascistas, camisas verdes y camisas azules (que, naturalmente se detestaban mutuamente), en un país donde, en cualquier caso, entre la comunidad italiana de Alejandría ya se veían muchas camisas negras.[5]

Entonces, en 1936, los italianos les ofrecieron su ayuda a las fuerzas falangistas que combatían en España bajo el mando del implacable y poco carismático, pero eficaz, general Franco. Además de enviarle 50.000 soldados, los fascistas de Italia le dieron a Franco apoyo aéreo y naval y desempeñaron un im-

portante papel en la batalla por las islas Baleares. Mussolini no reivindicó el territorio español de la península, pero las islas eran harina de otro costal. Los italianos desembarcaron en Mallorca, de donde, en septiembre de 1936, ya habían expulsado a los republicanos; ejecutaron a unos tres mil mallorquines acusados de simpatizar con los comunistas, y a lo largo de los siguientes dos años, la isla se convirtió en la base de los salvajes ataques aéreos lanzados sobre las ciudades republicanas más importantes como Valencia y Barcelona. A Mussolini, probablemente, le hubiera gustado quedarse con Mallorca, pero ya había conseguido lo que quería: un centro de operaciones en el Mediterráneo occidental, lo bastante cerca de Toulon y de Orán como para servir de advertencia a las flotas francesas amarradas en estos puertos, aunque su mayor obsesión seguía siendo la armada británica. En realidad, no obstante, los italianos dejaron sentir su presencia en las islas: a la principal avenida de Palma de Mallorca le cambiaron el nombre por el de Vía Roma, y adornaron su entrada con estatuas de jóvenes en cuyos hombros se posaban águilas romanas.[6] Después de quince siglos, el *mare nostrum* se extendía una vez más desde Italia hasta aguas españolas.

El Reino Unido no estaba seguro de qué quería en el Mediterráneo. En el año 1939, solo el 9 por 100 de las importaciones británicas pasaban por el canal de Suez, mientras que Malta, de hecho, no era una base de aprovisionamiento particularmente útil, pese a su magnífico puerto, puesto que la falta de recursos locales (el primero de ellos, el agua), significaba que la isla necesitaba reaprovisionarse constantemente. Malta era útil para que los aviones que sobrevolaban el Mediterráneo pudieran hacer escala y cargar combustible en el recorrido entre Gibraltar y Alejandría, pero, aparte de sus soberbias fortificaciones del siglo XVI, Malta apenas tenía defensas. Al principio de la guerra, la isla estaba protegida por tres biplanos monomotor

que llevaban los nombres de *Faith* (fe), *Hope* (esperanza) y *Charity* (caridad), armados con ametralladoras ligeras del calibre .303.[7] Desde el punto de vista estratégico, Malta tenía la ventaja, y la desventaja, de encontrarse a unos pocos minutos de vuelo de Sicilia, y pese a que esta situación dejaba la isla peligrosamente expuesta, el Reino Unido no iba a renunciar a la ligera a una posición que controlaba las rutas marítimas del Mediterráneo central. Los británicos, al final, decidirían concentrar su flota mediterránea en Alejandría, pese a tener que utilizar un puerto muy inferior al de Valletta.[8] En cuanto a las otras posesiones mediterráneas de los británicos, Chipre no había sido demasiado utilizada como base naval desde que se la arrebataron a los otomanos; la bahía de Haifa, en cambio, tenía un valor estratégico especial puesto que allí se encontraba la terminal del gran oleoducto que llegaba desde Irak. Gibraltar sería un problema menos importante en las relaciones con España de lo que había imaginado el gobierno británico, incluso después del estallido de la guerra: Franco, ante el disgusto de Hitler, se negó a dejarse arrastrar a la guerra, en parte, porque temía que si entraba en la guerra los británicos pudieran ocupar las Canarias. Hitler le recriminó a Franco su falta de gratitud después del apoyo que le había prestado en los tres años de guerra civil, y llegó a insinuar que debía de tener sangre judía en las venas.[9] Con todo, lo que necesitaba el Reino Unido era poder circular sin problemas de oeste a este, en especial, en dirección al canal de Suez.

Ni siquiera después de que Gran Bretaña y Francia le declararan la guerra a la Alemania nazi en septiembre de 1939 parecía haber alguna razón por la que suponer que una guerra en defensa de Polonia podría convulsionar el Mediterráneo. La mayor parte de los contendientes supusieron que se trataría de una repetición de las encarnizadas batallas terrestres en Flandes durante la primera guerra mundial. Mussolini se mostraba rea-

cio a unirse al bando de Hitler, pese a las huecas fanfarronadas que solía emitir con regularidad el ministerio de propaganda italiano: el 21 de abril de 1940, su portavoz declaraba que «todo el Mediterráneo estaba ahora bajo el control de la armada y del ejército del aire italianos, y si el Reino Unido se atrevía a combatir, sería expulsado de inmediato».[10] El oportunista Mussolini no decidió unirse a la victoria alemana hasta el 10 de junio, cuando Francia ya estaba a punto de caer, una acción que le dio a Mussolini una pequeña franja de la Francia ocupada, aunque no todavía el puerto que codiciaba, Niza.

II

Francia, y no Italia, fue el primer problema del Reino Unido en el Mediterráneo. La mayor parte de los comandantes franceses, anonadados por la derrota, vieron la salvación de su país en el humillante acuerdo entre Pétain y Hitler, y enmascararon la vergüenza que sentían con un patriotismo exacerbado que se volvió menos contra Alemania que contra el Reino Unido, puesto que, ¿acaso el Reino Unido no les había enviado soldados suficientes para combatir, exponiendo así a *la Patrie* a una derrota que no se merecía? Antes de poder abordar el problema de los italianos, que estaban empezando a amenazar a los convoyes británicos, la armada británica necesitaba saber cuál era su posición con relación a la flota francesa, parte de la cual, bajo el nombre de «Force X» estaba amarrada en Alejandría, a todos les efectos, territorio británico, y donde los franceses se negaron a ofrecerles sus barcos al Reino Unido; sí aceptaron, no obstante, ponerlos en la reserva, lo que apenas provocó problemas, pese a la lealtad declarada de los marinos franceses al régimen de Pétain en Vichy.[11] El orgullo de la flota francesa estaba amarrado en Orán, en su mayor parte en el puerto de Mers el-Kebir, e incluía dos de los cruceros mejor equipados para combate del mundo, el *Dunkerque*, y el *Strasbourg*. El almirante Darlan resultaría ser un apasionado defensor de lo que él

creía que eran los intereses franceses, y pasarían varios años antes de que su lealtad a Vichy empezara a flaquear. Los británicos le ofrecieron varias alternativas a Darlan, desde incorporar sus barcos a la flota británica, hasta llevar los barcos al Caribe donde permanecerían inmovilizados durante el resto de la guerra. El punto de vista de Darlan era que sus barcos eran franceses, y que franceses se quedarían. La única opción que les quedaba a los británicos, y se la dejaron clara a Darlan, era la de lanzar un ataque de la Royal Navy contra los barcos franceses, que llevaron a cabo el 3 de julio de 1940, y en el que no dieron cuartel. Aunque el *Strasbourg* logró escapar, los británicos habían conseguido su principal objetivo, la destrucción de los barcos franceses, pero a un coste de 1.300 vidas francesas.[12] El Reino Unido pagaría un precio político por esta acción, la ruptura de cualquier vestigio de relaciones diplomáticas que pudieran quedar con la Francia de Vichy, y Darlan se reafirmó en su odio hacia los británicos. Hitler, por su parte, comprendió en aquel momento que los mandos de la armada y del ejército francés en el norte de África y en el protectorado francés de Siria permanecerían tenazmente leales al régimen de Vichy y que tal vez le podrían ser de utilidad contra los británicos, pero los límites eran borrosos, puesto que Francia consideraba que estaba fuera de la guerra. Mers el-Kebir confirmó la impresión que tenía Hitler de que debería concentrar su guerra en el norte de Europa. Mussolini podría quedarse con sus ansiadas migajas del Mediterráneo, aunque de Túnez, ni hablar: los alemanes opinaban que el norte de África estaba más seguro en manos de la sumisa Francia de Vichy, y se echaron a reír ante las pretensiones del ministro de Asuntos Exteriores Ciano, que pedía Niza, Córcega, Malta, Túnez y parte de Argelia.[13]

Los británicos en el Mediterráneo se enfrentaron a continuación a Italia, que había conquistado Sidi Barrani, en el extremo más occidental de Egipto, pero donde los italianos no se que-

daron mucho tiempo. En noviembre de 1940, los británicos se ganaron sus galones en Tarento, donde un ataque aéreo lanzado desde la cubierta del portaaviones *Illustrious* le hizo un agujero al *Littorio*, el barco más potente que poseían los italianos, y enviaron a pique el acorazado *Cavour*.[14] Esta rápida y fácil victoria británica disuadió a los italianos de seguir buscando batalla en el mar y, más importante aún, confirmó que la fuerza aérea, por limitada que fuera, podía aplastar el orgullo de una flota enemiga. La cuestión que se planteaba ahora era si los ataques aéreos podrían ayudar a conquistar una isla. Malta llevaba sufriendo ataques aéreos de los italianos casi desde el estallido de la guerra entre el Reino Unido e Italia, aunque con la ayuda del recién inventado radar, los pequeños aviones *Faith*, *Hope* y *Charity* demostraron una asombrosa eficacia contra la Regia Aeronáutica italiana, hasta que un escuadrón de modernos Hurricane llegó para reforzar las defensas aéreas británicas. A principios de 1941, los aviones alemanes e italianos causaron graves daños al *Illustrious* a su paso por Gibraltar, pero el portaaviones consiguió llegar renqueando hasta el puerto de Malta.[15] Los bombardeos sobre Malta se intensificaron, y los ataques diarios de los alemanes destruyeron Valletta y las Tres Ciudades, en el lado opuesto del Grand Harbour, el puerto principal, además de matar a cientos de civiles malteses quienes, junto a las tropas británicas estacionadas en la isla, padecían una constante escasez de alimentos y de otros suministros básicos. La situación empeoró más aún después de diciembre de 1941, cuando los alemanes empezaron a tomarse más en serio el Mediterráneo. El fanático Kesselring fue nombrado comandante en el Mediterráneo y puso en marcha una campaña conjunta para destruir los convoyes británicos que se dirigían a Malta; ahora bien, y una vez que la Alemania nazi y la Unión Soviética se declararon la guerra, a medida que aumentaba la presencia alemana, se intensificaban también las presiones desde otras direccio-

nes. Al llegar el otoño de 1941, los británicos pudieron responder con campañas de bombardeos contra Sicilia y el norte de África, y los submarinos británicos se concentraron en los barcos italianos y alemanes que aprovisionaban a los ejércitos del Eje en el norte de África. Los alemanes y los italianos estaban tan irritados que consultaron a la tercera potencia del Eje, Japón, sobre el mejor modo de conquistar una isla, dada la experiencia de Japón en el Pacífico; uno de los métodos propuestos por los japoneses consistía en matar de hambre al enemigo.[16]

Malta tenía ahora su gran puerto lleno de cascotes y restos de barcos, de cadáveres de los marineros ahogados y de combustible de los barcos hundidos (que amenazaba con incendiarse). Uno de los logros de los defensores de Malta fue conseguir mantener la operatividad de la isla como base de aviones y de submarinos que importunaban al enemigo y obstaculizaban el despliegue de sus tropas y suministros en el norte de África. No sorprende, por tanto, que el segundo gran asedio de Malta haya quedado igual de dolorosamente incrustado y grabado a fuego en la memoria de los malteses que el primero, allá por el año 1565.[17] A Churchill le preocupaba que las condiciones hubieran llegado a un punto en el que las potencias del Eje ya no necesitaran ni siquiera invadir la isla: sencillamente, bombardearían Malta hasta someterla. Los convoyes británicos estaban sometidos a una enorme presión por los submarinos en aguas al sur de Mallorca, y después, al acercarse a la costa de Túnez, por los cruceros italianos y por los aviones alemanes e italianos; en agosto de 1942 salió un convoy de Gibraltar del que solo cinco barcos de los catorce que lo formaban llegaron sanos y salvos a Malta.[18] Por suerte, los alemanes ni siquiera eran capaces de decidir si querían tomar la isla, habida cuenta en especial de que esta conquista significaría organizar un ejercicio conjunto con el ejército italiano; después de las recientes experiencias en el norte de África el respeto de los alemanes hacia los italia-

nos se había reducido considerablemente; Mussolini, por su parte, dio por sentado que la isla quedaría a su disposición una vez que el Reino Unido se viera obligado a rendirse en todos los frentes.[19] Por suerte también, a los alemanes les obsesionaban cada vez más sus ambiciones en el norte de África, a medida que Rommel avanzaba en dirección a Tobruk, y así, en mayo de 1942, Malta parecía ser una cuestión periférica. Las potencias del Eje estaban convencidas de que la guerra en el Mediterráneo se ganaría en tierra, y no conquistando una pequeña y polvorienta isla. Los comandantes británicos opinaban lo mismo, «es mejor perder Malta que Egipto».[20] Sin embargo, lo que salvó a Malta fue sin duda la empedernida negativa de los que estaban en la isla a permitir que los constantes bombardeos y los meses del más absoluto de los sufrimientos quebraran su voluntad de resistir, una actitud que sería debidamente reconocida por el rey Jorge VI, que condecoró a toda la isla con la Cruz de Jorge, la segunda máxima condecoración del Reino Unido concedida a civiles. La bandera maltesa todavía lleva la medalla en recuerdo de la heroica resistencia de la isla: 30.000 edificios fueron dañados o destruidos, y 1.300 civiles murieron en los bombardeos.[21]

Malta resistió, pero en 1941 los británicos fueron derrotados en la batalla de Creta, aun cuando el valor estratégico que podía tener la isla no les fuera del todo evidente a los alemanes.[22] El alto mando alemán tenía una idea desarticulada de la importancia del Mediterráneo. Los alemanes veían el *Miteelmeer* desde la perspectiva de los Balcanes y creían que la cuestión de quién, a largo plazo, controlaría las rutas marítimas mediterráneas era una cuestión que debía resolverse entre Italia y el Reino Unido. Las tropas alemanas estaban combatiendo junto a los italianos en el norte de África, y el objetivo de las potencias del Eje consistía en asegurarse el control de la ruta de aprovisionamiento norte-sur que cruzaba el Mediterráneo, pero el modo en el que

el Führer decidió llevar a cabo dicho objetivo levantó controversia: Hitler decidió enviar submarinos al Mediterráneo, un ejercicio harto peligroso, puesto que significaba cruzar Gibraltar, y el almirante Raeder protestó con vehemencia, argumentando que esa acción perjudicaría la guerra en el Atlántico. Las potencias del Eje sabían que el Mediterráneo daba acceso a las reservas de petróleo de Oriente Medio a través del canal de Suez, aunque esperar que la ruta pudiera abrirse para ellos con tanta rapidez era muy poco realista. Sin embargo, las reservas de petróleo del Eje empezaban a escasear; al llegar el verano de 1942, la flota italiana estaba inmovilizada sin combustible, y los alemanes, a la vista de todos sus otros compromisos, se negaron a suministrarles más. Hitler señaló, por lo tanto, otro camino para llegar hasta el petróleo, cruzando las inmensas llanuras de Rusia que llevaban a Persia, una táctica que a él le pareció más sensata, una vez estallada la guerra entre Alemania y Rusia en 1941. Esta ofensiva llevó a su ejército hasta Stalingrado, donde quedó bloqueado y sufrió una colosal derrota. La creciente importancia del Mediterráneo cogió a los alemanes por sorpresa, y su importancia real les quedó mucho más clara cuando, en noviembre de 1942, los aliados, a los que se había unido ahora Estados Unidos, desembarcaron en las mismas playas que los franceses habían utilizado en 1830 para invadir Argelia.[23]

La ofensiva contra Argelia (Operación Antorcha) fue acompañada por desembarcos en Marruecos y por una marcha terrestre en dirección este hasta Túnez. Los alemanes ya habían sido detenidos en El Alamein en julio de 1942, y en noviembre, el ejército de Montgomery, las «ratas del desierto», forzaron una decisiva retirada de los alemanes. No obstante, la presencia en el norte de África de algunos altos mandos de Vichy, notablemente Darlan, complicó sobremanera la situación. A Darlan, que se consideraba el heredero de Pétain, solo le interesaba

apoyar al bando ganador, y se mostró dispuesto a tratar con los aliados, por mucho que fuera el desprecio que sintieran los aliados por un hombre al que muchos consideraban un cobarde traidor. Sin embargo, a Darlan le preocupaba la posibilidad de que los aliados fueran rechazados, en cuyo caso, su duplicidad quedaría al descubierto. En noviembre de 1942, el general Eisenhower se reunió con Darlan en Argel, donde el almirante vivía rodeado de un espectacular lujo. Eisenhower confiaba en poder convencerle de llevar la flota francesa amarrada en Toulon al norte de África y, una vez allí, unirse a los estadounidenses. Darlan emitió murmullos de asentimiento, a sabiendas de que el almirante responsable en Toulon, un antiguo rival suyo, no aceptaría ni en sueños hacer algo así, e incluso los barcos franceses en Alejandría objetaron, pese a las buenas relaciones que mantenían sus tripulaciones con los británicos. Un enrevesado y turbio acuerdo permitió que Darlan conservara su cargo de representante de Pétain en el norte de África, lo que despertó la indignación en el Reino Unido y en Estados Unidos: Darlan fue acusado de traidor, colaboracionista y antisemita; el periodista y presentador de los noticieros de la CBS, Ed Murrow, preguntó: «¿Estamos luchando contra los nazis, o nos acostamos con ellos?». Los aprietos de Darlan quedaron resueltos cuando, el día de Nochebuena, un monárquico fanático se introdujo subrepticiamente en las oficinas de gobierno de Argel, esperó a que Darlan regresara de un agradable almuerzo y mató de un tiro al farisaico almirante.[24]

La lucha por el control del Mediterráneo era cada vez más encarnizada, y la victoria de los aliados distaba mucho de parecer segura. En diciembre de 1942, el comandante de Vichy en Túnez les entregaba a las potencias del Eje la base naval francesa en Bizerta, dotada de excelentes instalaciones. Mientras tanto, durante el mes de noviembre, Hitler, que había decidido poner fin a la división de Francia, había ocupado las zonas bajo

control de Vichy, y Mussolini tuvo entonces la oportunidad de reclamar su trofeo, Niza, al mismo tiempo que, por si acaso, enviaba a Córcega unas escuadras que izaron la bandera italiana sobre la isla. Los comandantes de Vichy desempeñaron un turbio papel en la guerra y en la política del Mediterráneo, y utilizaron su ambiguo estatus como representantes de un país que, oficialmente, no estaba en guerra para oscilar entre ambos bandos. Los aliados sacaron de la Francia de Vichy a un general francés poco conocido, Henri Giraud, a quien llevaron a Argel a bordo de un submarino; los aliados descubrieron entonces que Giraud era igual de orgulloso y que tenía los mismo prejuicios que Darlan: Giraud no quería ser el perrito faldero de los aliados, no tenía ningún interés en abolir las leyes antisemitas, detenía a los «sospechosos habituales» y los internaba en campos de concentración lejos del alcance de la vista de los aliados; su gran esperanza consistía en conducir un inmenso asalto para liberar a su madre patria de la humillación que suponía la ocupación alemana.[25] Las líneas que separaban a las partes contendientes eran mucho más claras en el Atlántico y en el Pacífico que en el Mediterráneo.

III

La confusión política en el Mediterráneo se intensificó más aún en 1943. En marzo, las tropas aliadas aplastaron a los alemanes en Medenine, y los alemanes de Rommel se retiraron de Túnez. El 8 de mayo, Túnez y Bizerta cayeron ante los aliados, y 250.000 soldados alemanes e italianos se rindieron. La caída de Túnez dio seguridad al tráfico marítimo aliado en el Mediterráneo, y los superconvoyes de hasta 100 barcos en ruta a Gibraltar o a Alejandría hacían ahora escala en Malta o pasaban junto a la isla; la unidad del Mediterráneo en la forma de un mar controlado en su mayor parte por los británicos, si no había quedado del todo restaurada, era, al menos, una posibilidad. En junio de 1943, el rey Jorge VI realizó la travesía entre Trípo-

li y Malta, donde fue recibido por una masa de alborozados malteses. La intención de este viaje no era solo la de darles una inyección de moral a los malteses, sino la de hacerle ver a todo el imperio que el Reino Unido estaba avanzando en el inevitable camino de la victoria final.[26]

Al Eje se le avecinaban tiempos más negros todavía. Grecia se sumergió en una guerra civil, y en Yugoslavia la resistencia estaba cobrando fuerza.[27] En el Eje crecía la sospecha de que Cerdeña era el punto de reunión propuesto para lanzar una gigantesca invasión aliada sobre Europa desde el sur de Francia, una desinformación por la que Cagliari pagó un alto precio: en la ciudad todavía pueden verse las cicatrices dejadas por los bombardeos aliados. La auténtica pregunta era cuál era «la parte indefensa» (por utilizar la expresión de Churchill) de la Europa del Eje, si la Francia mediterránea o Italia. En junio de 1943, los aliados conquistaron su primer trozo de Italia, la isla de Pantelleria, al oeste de Malta, pequeña, pero estratégicamente situada, y donde 12.000 desmoralizados soldados italianos sucumbieron a los intensos bombardeos.[28] En julio, los aliados crearon más confusión aún con relación a las anteriores expectativas desembarcando en Sicilia, y el Gran Consejo Fascista, convocado en una reunión especial, se volvió contra Mussolini. En la siguiente audiencia de Mussolini con el rey, Víctor Manuel no le pidió que dimitiera, sino que le informó de que ya había sido sustituido por el mariscal de campo Badoglio; al salir del palacio del Quirinal, Mussolini fue detenido e introducido a la fuerza en una furgoneta de la policía. Aun cuando la dirección que iba a tomar el gobierno de Badoglio no estaba clara todavía, los alemanes empezaron a reforzar sus posiciones en Italia, a la espera del día que los aliados cruzaran el mar para desembarcar en la península. El 22 de julio, los estadounidenses, bajo el mando del general Patton, ocupaban Palermo; cuando los aliados llegaron a Messina, el 17 de agosto, la ciudad ya

había sido reducida a escombros y 60.000 soldados alemanes y 75.000 italianos habían huido. Estos italianos no tenían demasiadas ganas de seguir combatiendo, y su estado de ánimo era el mismo que tenía la nación; a primeros de septiembre, Badoglio se había dejado convencer por los aliados y firmó un armisticio. Cuando los aviones alemanes dejaron caer sus bombas sobre el acorazado italiano *Roma*, provocando una gran cantidad de muertos, la armada italiana se llevó el orgullo de la flota nacional a Malta y le entregó sus barcos al Reino Unido, y los italianos les cedieron de buen grado el gran puerto de Tarento a los aliados. Por otra parte, la situación en las islas era más confusa. Las tropas británicas consiguieron ocupar las islas más pequeñas del Dodecaneso; en Cefalonia, los alemanes mataron gratuitamente a seis mil soldados italianos; en Córcega, donde los alemanes, los italianos, los franceses de la Francia Libre y los combatientes de la resistencia corsa reivindicaban cada uno de ellos la posesión de su parte de la isla, reinaba el caos más absoluto.[29] La capitulación de Italia, por lo tanto, introdujo nuevas incertidumbres por todo el Mediterráneo.

Los primeros intentos de los aliados de conseguir un punto de apoyo en Italia a finales de 1943 fueron seguidos de un desembarco sorpresa de una ingente cantidad de tropas aliadas en Anzio, al sur de Roma. A partir de aquel momento, los aliados tendrían que pelear por el resto de la península; la huida de Mussolini y su aquiescencia en la creación de la «República Social Italiana» en el norte, bajo control nazi, habían complicado la situación política en Italia. Pese a su lento avance, los franceses de la Francia Libre (era de prever) y los estadounidenses querían continuar con los desembarcos en el sur de Francia, para compensar los desembarcos aliados en Normandía de junio de 1944; Toulon cayó ante los aliados el 26 de agosto, antes

de lo que habían creído posible, lo que liberó una gran cantidad de tropas para dedicarlas al ataque contra Marsella, que se rindió el 28 de agosto.[30]

Poco tiempo después, se empezó a pensar en el futuro del Mediterráneo tras la derrota de los alemanes. Las cuestiones más candentes eran Palestina, Yugoslavia y Grecia, donde la insurgencia comunista empezaba a desgarrar y dividir el país. En octubre de 1944, Churchill viajó a Moscú y le planteó a Stalin la postura británica: el Reino Unido «debe ser la potencia dominante en el Mediterráneo». Stalin entendió la postura británica y le expresó su solidaridad y conmiseración ante las dificultades que había tenido que arrostrar el Reino Unido cuando los alemanes interceptaron las rutas británicas que cruzaban el Mediterráneo, e incluso le aseguró a Churchill que no le crearía problemas en Italia. A Stalin le interesaba ante todo obtener la aquiescencia de los británicos al dominio de los soviéticos en las regiones eslavas de Europa, incluyendo Serbia.[31] A los rusos todavía no les había llegado el momento de reafirmar su propia reivindicación de ser una potencia mediterránea.

Capítulo 6
UN MEDITERRÁNEO FRAGMENTADO, 1945-1990
I

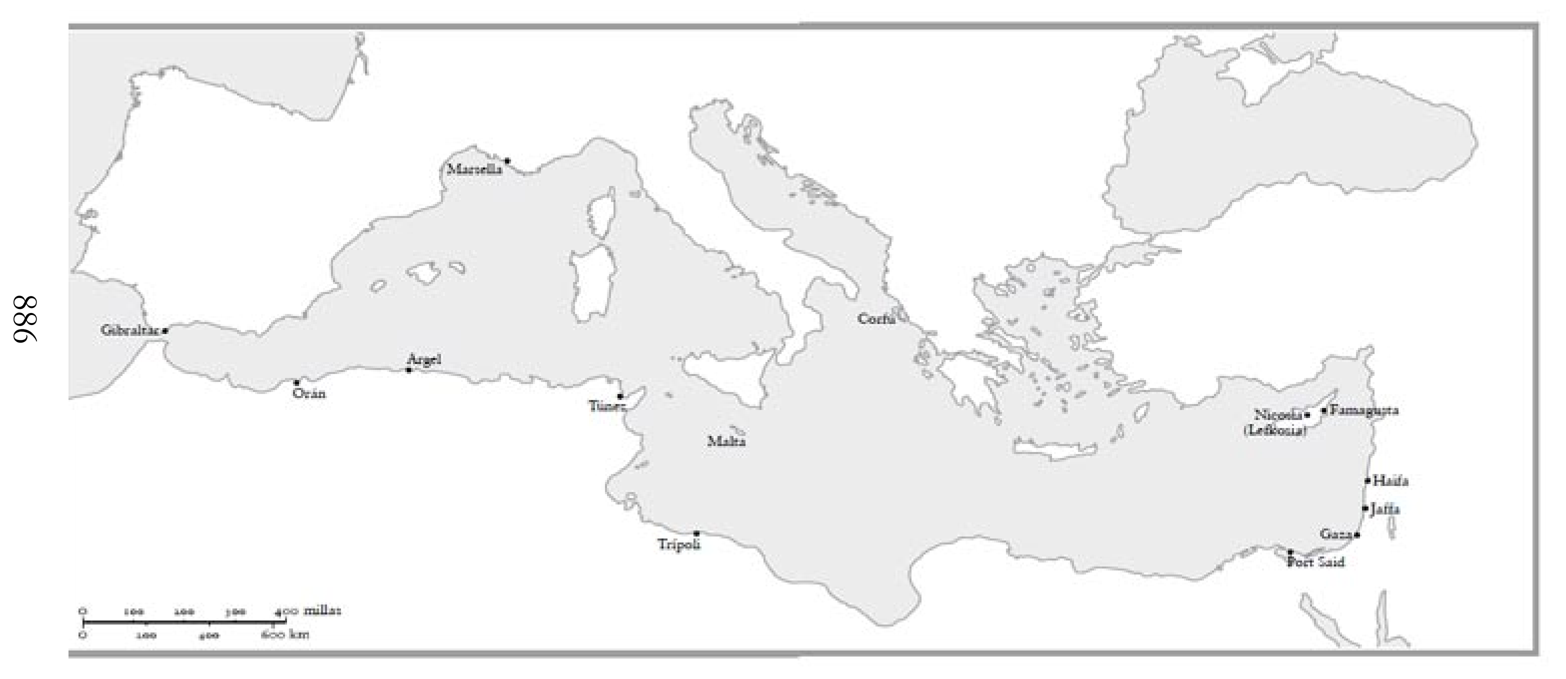
La victoria de los aliados sobre Alemania en la segunda guerra mundial, igual que la victoria en la primera, dejó el Mediterráneo inestable. Grecia resurgió de su guerra civil con un gobierno prooccidental, tras lo cual se oyeron redobles de tambores cada vez más sonoros en Chipre, donde el movimiento que exigía la *enôsis*, la unión con Grecia, estaba cobrando fuerza otra vez. Precisamente porque los griegos se habían alineado con Occidente, y porque Turquía se había mantenido fuera de la guerra, a finales de la década de 1940, Estados Unidos empezó a ver el Mediterráneo como una posición avanzada en la nueva lucha contra el poder en expansión de la Unión Soviética. El tema explícito era la defensa de la democracia frente a la tiranía comunista.[1] El realismo de Stalin le había impedido apoyar la insurgencia comunista en Grecia, pero tenía sumo interés en encontrar el modo de poder acceder libremente al Mediterráneo a través de los Dardanelos. En Londres y en Washington, el temor a que los aliados de los soviéticos se instalaran en las costas del Mediterráneo seguía siendo real, dado que el líder partisano de Yugoslavia, Tito, había sabido jugar las cartas adecuadas durante las últimas etapas de la guerra, consiguiendo incluso ganarse el apoyo de los británicos. Además, los italianos habían perdido Zadar y también la base naval de Kotor y las zonas de Dalmacia de las que se habían apoderado con avidez durante la guerra, mientras que Albania, después de un angustioso período, primero de ocupación italiana y después de ocupación alemana, había recuperado su independencia bajo el liderazgo de Enver Hoxha, el líder comunista educado en París, cuya intransigente postura llevaría al país a un aislamiento creciente.

Cuando se alzó con el poder, Hoxha imaginaba que su país entraría a formar parte de una fraternidad de países socialistas, junto a la renaciente Yugoslavia de Tito y la Unión Soviética. Unos pactos económicos, que dejan entrever la esperanza de Tito de poder atraer a Albania a la federación yugoslava, sellaron unos estrechos lazos entre Albania y Yugoslavia. Las aspiraciones de Hoxha eran otras y, según su punto de vista, el derecho de Albania a defender cada centímetro cuadrado de su territorio se extendía a las aguas frente a la costa albanesa; así pues, el canal de Corfú, la vía marítima más utilizada y que desde hacía mucho tiempo unía Grecia al Adriático, fue sembrado de minas para impedir las incursiones extranjeras. El Reino Unido decidió enviar barcos de guerra al canal, reafirmando así su derecho a ejercer labores policiales en el Mediterráneo en representación de las naciones del mundo. El 22 de octubre de 1946, dos buques de guerra británicos que pasaban cerca de Sarande, un puerto albanés al nordeste de Corfú, chocaron con unas minas y murieron 44 marineros.[2] Quién había proporcionado las minas es una cuestión controvertida; el barrido subsiguiente del canal permitió comprobar que las minas que quedaban en el agua no estaban oxidadas y habían sido lubricadas hacía poco tiempo, aunque no eran nuevas, y, habida cuenta de que los albaneses no tenían barcos adecuados para la instalación de minas, se tiene la fuerte sospecha de que fueron colocadas por la armada de Tito a petición de Hoxha.[3] Este no se excusó, y señaló con el dedo a los griegos, unos culpables muy inverosímiles. Este incidente puso fin a los intentos de establecer relaciones diplomáticas entre el Reino Unido y la Albania de Hoxha. Por otra parte, Tito, muy ofendido por los intentos de la Unión Soviética de tratar a Yugoslavia como un país satélite, le negó a la Unión Soviética las bases que tanto ansiaba en Dalmacia.

Sobre el papel, los británicos seguían ejerciendo una fuerte influencia en el Mediterráneo: los italianos perdieron Libia que fue puesta bajo mandato británico, aunque el Reino Unido, empobrecido por la guerra, deseaba librarse de este país lo antes posible. Los británicos les concedieron a los estadounidenses un amplio complejo de bases aéreas en Wheelus Field, en las afueras de Trípoli, lo que significaba que Estados Unidos había conseguido más de Libia que los británicos; la exploración petrolífera no empezaría hasta finales de la década de 1950.[4] Sin embargo, la incapacidad de los británicos de moldear el futuro del Mediterráneo quedó más patente aún en la crisis de Palestina, donde las autoridades británicas ya no pudieron detener la violencia entre árabes y judíos, y los soldados británicos se convirtieron en el objetivo cada vez más frecuente de las facciones extremistas.[5] Al ministro de defensa estadounidense, James Forrestal, le obsesionaba la idea del Mediterráneo como una posición avanzada frente a la Unión Soviética, pero también le obsesionaban Palestina y, de hecho, los judíos, y sostenía que aquellos, en Estados Unidos, que insistían ante el presidente Truman para que apoyara la creación de un estado judío en Palestina estaban perjudicando gravemente los intereses estadounidenses en el Mediterráneo. Forrestal estaba convencido de que la creación de un estado judío en Palestina enajenaría a otros, por ejemplo a los estados árabes, cuya cooperación era fundamental si Estados Unidos deseaba instalar bases navales en el Mediterráneo. También estaba claro que Stalin utilizaba Palestina para sus propios fines, primero alentando la insurrección y después, en mayo de 1948, precipitándose a reconocer a Israel antes que lo hiciera Estados Unidos y suministrándoles, acto seguido, armas a los israelíes a través de Checoslovaquia, uno de sus estados satélite. Las discrepancias sobre este tipo de cuestiones exasperaron al presidente, que destituyó a Forrestal en 1949; poco después, Forrestal, un depresivo, se suicidó.[6]

En el marco del Mediterráneo, Israel tenía una importancia demográfica, además de política. Ya hemos visto antes que los habitantes de Jaffa, la mayor ciudad árabe de Palestina, se dispersaron incluso antes que la ciudad cayera ante el Haganah, el futuro ejército de Israel. El otro puerto importante era el de Haifa, una ciudad con una población mixta de árabes y judíos, donde los habitantes árabes a principios de 1948 ascendían a unos 70.000. Al acabar la guerra de independencia, en Haifa solo quedaban cuatro mil árabes, como mucho, en la ciudad. Las circunstancias fueron inevitablemente confusas: algunos de los líderes árabes habían renunciado en seguida a luchar y abandonaron la ciudad en abril de 1948, desmoralizando a los que quedaron atrás; el alto mando árabe parecía querer que los árabes se marcharan, al temer que pudieran ser utilizados como rehenes una vez que los británicos abandonaran definitivamente Palestina en mayo; el Haganah bombardeó Haifa, provocando el pánico en la ciudad y la huida bajo el fuego de sus habitantes en dirección a Acre y Beirut. El objetivo de los bombardeos era forzar la rendición de los líderes árabes en Haifa lo antes posible, una dura política a la que se opusieron algunos líderes judíos, que sostenían que el futuro de la ciudad tenía que ser una iniciativa en la que participaran árabes y judíos unidos; una delegación judía se dirigió a los barrios de los árabes instando a la gente a que no se marchara, y el servicio de inteligencia militar británico observó que «los judíos han estado haciendo grandes esfuerzos para impedir la evacuación en masa, pero no parece que su propaganda tenga demasiado efecto».[7] Cuando se extendieron las noticias de la evacuación, otros árabes empezaron a salir de las zonas sobre las que estaba avanzando el Haganah, en especial, de Jaffa, pero también las ciudades del interior de Galilea. Un informe del Haganah daba a entender que se estaba propagando «una psicosis de huida» agravada por los informes que hablaban de expulsiones en los pueblos del interior.[8]

Mientras que a los colonizadores judíos de principios del siglo xx les habían guiado los ideales sionistas, lo que guiaba a la mayoría de los colonos posteriores era la búsqueda de un refugio, antes, durante y después de las grandes persecuciones de judíos de los nazis. La implacable oposición de los líderes árabes había sido el factor determinante de las restricciones británicas a la inmigración impuestas desde el año 1938 que habían convertido a Palestina en un refugio difícil de alcanzar. La vehemente hostilidad árabe a un estado judío no estaba limitada solo a la propia Palestina, y tuvo el curioso efecto de aumentar la población de Israel cuando un nuevo éxodo, en esta ocasión de judíos procedentes de los territorios árabes, empezó a acelerar el ritmo a partir de 1948. En menos de doce años, las comunidades judías del Mediterráneo se concentraban, en su mayor parte, en Israel. En el norte de África, la creación del estado de Israel provocó revueltas antijudías, que desembocaron en un constante éxodo de cientos de miles de judíos de Marruecos, Argelia, Túnez y Libia, aunque las familias más ricas y occidentalizadas solían evitar el Oriente Medio y prefirieron emigrar a Francia o a Italia. Se creó, por lo tanto, un flujo de judíos en dirección sur-norte que se sumó al flujo oeste-este. Al llegar el año 1967, el único centro importante de población judía en el Mediterráneo, aparte de Israel, era el sur de Francia, como resultado de la migración del norte de África. Por lo demás, se habían invertido de repente y por completo los 1.900 años de diáspora mediterránea.


Marsella
Gibraltar
Argel
Orán
Túnez
Malta
Trípoli
Corfú
Nicosia
(Lefkosia)
Famagusta
Haifa
Jaffa
Gaza
Port Said
0 100 200 300 400 millas
0 200 400 600 km

Fue en ese momento cuando el Reino Unido, Francia e Italia empezaron a perder el control de sus posesiones en el este y en el sur del Mediterráneo. Los libaneses ya habían empezado a agitarse y a pedir la independencia de Francia en 1943 (no el mejor momento), pero en 1946, se promulgaba una curiosa constitución que garantizaba los derechos de cristianos y de musulmanes; con la independencia llegó el auge económico, y Beirut, una ciudad muy occidentalizada, se convirtió en el principal puerto y centro de finanzas del Levante árabe. En Egipto, la ruptura con el pasado tomó una forma diferente: en 1952, una cábala de oficiales del ejército se hizo con el poder y el rey Faruk se marchó al exilio, marcando así la primera etapa de la disolución de la heterogénea sociedad de Alejandría sobre la cual su dinastía había presidido con excesiva suntuosidad. La agitación en los protectorados francés y español de Marruecos, y en Argelia y en Túnez ejerció una presión aún mayor sobre las potencias coloniales. El control directo de los británicos se estaba reduciendo hacia el interior, en dirección a la línea que iba de Gibraltar, pasando por Malta y Chipre, hasta el canal de Suez. Esta mengua en el control tenía ahora una importancia menor que la que podría haber tenido durante los años de la guerra; India había conseguido su independencia dos años después de finalizar la guerra y, pese a que los británicos todavía retenían Malaya, Singapur y Hong Kong, la importancia política y militar de Suez había disminuido. Todo esto significaba que la esperanza de Churchill de reinstaurar el dominio británico sobre el Mediterráneo ya no venía al caso, con una condición, que la Unión Soviética no encontrara aliados en el Mediterráneo. En el año 1956, esto era precisamente lo que habían hecho los soviéticos.

II

La revolución que había derrocado al rey Faruk despertó nuevas preocupaciones. El nuevo dirigente egipcio, Gamal Abdel Nasser se presentó al principio ante el mundo árabe como el personaje que les devolvería su dignidad a las naciones árabes (todo ello acompañado con la habitual insistencia de que, en última instancia, todas ellas eran una única nación pan-árabe). Aun cuando Nasser hubiera alentado entre bastidores el diálogo con Israel en 1954, ninguno de los bandos se fiaba del otro, y los vacilantes intentos de acercamiento se transformarían en hostilidad.[9] Reino Unido y Francia habían aceptado retirar sus tropas de la zona del canal en 1954, y el discurso de Nasser en Alejandría, en julio de 1956, en el que anunciaba la nacionalización del canal no debería haberles sorprendido demasiado; tal vez lo que más les preocupaba fuera la agresividad con la que arremetía contra las potencias coloniales, y el primer ministro británico, Anthony Eden, decidió que tenía delante a un «Hitler del Nilo». Tras estos temores habían otras preocupaciones más globales: cuando Estados Unidos le retiró su apoyo a la construcción de la presa de Asuán, que se suponía debía llevar prosperidad a Egipto, Nasser acudió a los soviéticos. El peligro de que Nasser ofreciera a su nuevo aliado una base naval en el Mediterráneo no podía ser obviado.

Los británicos y los franceses dieron por sentado que los egipcios serían incapaces de administrar el canal y que su gestión sería un desastre, mientras que los israelíes estaban cada vez más deseosos de demostrar la necesidad de poner fin por la fuerza a los bombardeos egipcios sobre los asentamientos en el Negev y a los ataques contra Israel de los *fedayines* árabes de Gaza, ocupada por los egipcios. En octubre de 1956, Nasser reforzó su ejército en Gaza, y lanzó duros ataques verbales contra Israel en los que amenazaba con borrar el país del mapa, incrementando así su prestigio en el mundo árabe.[10] En una reunión secreta celebrada cerca de París en octubre de 1956, el

primer ministro israelí, David Ben Gurión, instó a Francia y al Reino Unido a hacer causa común contra Egipto, y les expuso unas ideas fantásticas acerca de devolver la estabilidad a Oriente Medio con un Líbano cristiano amigo, una Cisjordania semiautónoma bajo protección israelí, y Jordania e Irak bajo dominio británico. Al ministro de Asuntos Exteriores británico, Selwyn Lloyd, todo este plan le pareció excesivamente ambicioso, pero seguía creyendo que darle a la lengua era mejor que darle a las armas, siempre y cuando Nasser estuviera dispuesto a escuchar. Por otra parte, si tenía que haber una guerra, entonces, insistió, los objetivos de dicha guerra tenían que ser «la conquista de la zona del canal y la destrucción de Nasser». Si Israel atacaba a Egipto, los franceses y los británicos intervendrían para proteger el canal, brindándoles de este modo la oportunidad de ocupar de nuevo lo que habían perdido, pero no había ninguna posibilidad de que se alinearan abiertamente con Israel.[11]

Así pues, el escenario estaba dispuesto para el gran fiasco que anunciaría al mundo el fin del poder de los franceses y de los británicos en el Mediterráneo. Israel atacó Egipto, y en poco tiempo había conquistado Gaza y el Sinaí; las tropas francesas y británicas desembarcaron en la zona del canal, supuestamente para proteger el canal y separar a los contendientes; pero la desaprobación del general Eisenhower puso fin a la campaña antes de lo previsto y los israelíes fueron conminados a retirarse del Sinaí sin más garantías que la promesa de poder acceder sin problemas al mar Rojo a través de Eilat (pero no a través del canal de Suez), y el acuerdo tácito de que los ataques de los *fedayines* impulsados por Egipto se acabarían. Nasser parecía más fuerte que nunca, mientras que Eden apenas duró unos pocos meses más en el cargo de primer ministro. Los temores europeos con relación a la gestión y el mantenimiento del canal demostraron ser infundados, pero la crisis había hecho tambalear al antiguo señor del Mediterráneo que había sentido la con-

moción hasta lo más profundo.[12] En los siguientes once años, la influencia soviética en Egipto no dejaría de crecer, igual que haría en Siria, que se unió durante un breve tiempo a Egipto en la «República Árabe Unida». La URSS le envió «asesores» a Nasser, y las invectivas egipcias contra Israel continuaron, cada vez de peor gusto, entre ellas, toda una serie de tiras cómicas antisemíticas publicadas en la prensa controlada por el gobierno.

La retórica de Nasser contra Israel como el medio de afirmar su poder en el mundo árabe funcionó bastante bien pero, cuando una multitud de gente de todo Oriente Medio se reunió para aclamarle y denunciar a Israel, Nasser se dejó llevar por sus propias palabras y a principios del verano de 1967, prometía el bloqueo marítimo de Israel, aunque en el mar Rojo, y no en el Mediterráneo.[13] Israel lanzó un ataque preventivo en el que, en solo seis días, ocuparía Gaza, el Sinaí, los Altos del Golan y (después de que el rey de Jordania cometiera el error de participar) las regiones palestinas de Jordania. A raíz de este ataque, el canal de Suez quedó bloqueado diez años, convirtiéndose en la primera línea de fuego de los ejércitos contendientes israelí y egipcio, que empezaron entonces una guerra de desgaste a ambas orillas del canal que se prolongaría hasta que los egipcios lanzaron un ataque sorpresa en octubre de 1973, la guerra de Yom Kippur, cuyo objetivo, en esta ocasión, no era «arrojar a Israel al mar», sino, algo más realista, recuperar el Sinaí. Pese a las victorias iniciales, los egipcios serían finalmente rechazados y forzados a retroceder al otro lado del canal, y sería necesario esperar cuatro años antes de poder iniciar negociaciones serias, hasta que el presidente Sadat tomó la valiente decisión de meterse en la boca del lobo y dirigirse directamente al parlamento israelí, un gesto que no tardaría en costarle la vida. Después, se reabrió el canal al tráfico marítimo de todas las naciones, incluida, por fin, Israel. Sin embargo, una segunda consecuencia de

la guerra de los Seis Días fue el endurecimiento de la actitud de los soviéticos con respecto a Israel; durante la guerra, el bloque soviético, excepto la imprevisible Rumania, rompió por fin las relaciones diplomáticas con Israel, un gesto concebido con la intención de ganarse la aprobación del mundo árabe y hacer hincapié en que los amigos de Israel eran las potencias capitalistas burguesas de Reino Unido, Francia y, sobre todo, Estados Unidos. La guerra del Yom Kippur tenía, de hecho, el carácter de una guerra por poderes entre la Unión Soviética y Estados Unidos: los soviéticos suministraron una gran cantidad de armas a Egipto y a Siria, mientras que los estadounidenses hicieron llegar armamento a Israel por medio de sus bases en las Azores. Los soviéticos siguieron creando problemas al darles apoyo a los radicales palestinos violentos, algunos de los cuales, como el Frente de Liberación de Palestina, estaban cómodamente instalados en Damasco, donde proclamaron su versión de las doctrinas marxistas.

III

La entrada de los soviéticos en la política del Mediterráneo no fue siempre viento en popa. Stalin se había resignado a que Grecia e Italia permanecieran en la esfera occidental, y en el año 1952 tanto Grecia como Turquía fueron convencidas de ingresar en la nueva alianza que Estados Unidos, el Reino Unido y Francia habían creado tres años antes, la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN), un nombre no demasiado apropiado para un organismo que también incluía a Italia. Sin embargo la OTAN llegaría a ver en el Mediterráneo la primera línea del frente contra la expansión soviética: tanto Francia, con su imperio norteafricano, como el Reino Unido, con sus bases en Gibraltar, Malta y Chipre, eran potencias mediterráneas. Y Estados Unidos, que seguía presente en la base de Wheelus Field, en Libia, tenía sus propias ideas sobre cómo defender el Mediterráneo de las ambiciones soviéticas. En 1952,

la Sexta Flota estadounidense visitaba ocho puertos españoles, entre ellos los de Barcelona y Palma de Mallorca, dándole así respetabilidad al generalísimo Franco, quien mientras tanto se dedicaba a despachar alegremente al otro mundo a los enemigos del régimen. Aunque la entrada de España en la OTAN tendría que esperar hasta después de la muerte del dictador en 1975, Estados Unidos empezó a instalar sus bases en España mucho antes de esta fecha.

En la década de 1950, Francia se apartó cada vez más del Mediterráneo. Por una parte, el centro de gravedad en Europa se había desplazado, con más claridad que nunca, hacia el norte: la creación de la Comunidad Económica Europea en 1975 no era vista solo como un instrumento para fomentar la cooperación económica, sino también como el medio de impedir nuevos conflictos entre Francia y Alemania. La incorporación de Italia pareció darle una dimensión mediterránea a la CEE que, no obstante, no debería ser exagerada: si Italia pudo ingresar en la CEE fue gracias a Milán y Turín, dos ciudades industriales alejadas del Mediterráneo, y durante los primeros quince años de la CEE, el país más pobre de la comunidad era Italia, donde el sur del país, afectado por una gran pobreza, rozaba el analfabetismo, sufría un gran retraso agrícola y apenas estaba industrializado.[14] Por otra parte, la problemática historia de la descolonización francesa es una prueba más del alejamiento del Mediterráneo. Francia les concedió, primero la autonomía, y después la independencia, a los conflictivos marroquíes y tunecinos, y después imaginó que podría conservar Argelia, cuya costa norte había sido incorporada a la Francia metropolitana. La ya bastante violenta guerra entre las tropas francesas y el grupo nacionalista Front de Libération Nationale (FLN) se complicó más aún debido a la intervención de la Organisation de l'Armée Secrète (OAS), que combatía contra los nacionalistas argelinos y también contra el gobierno francés para prote-

ger lo que la OAS entendía que eran los intereses franceses en Argelia. La cuestión argelina convulsionó la opinión pública y la política francesa. El golpe de estado militar que condujo al derrocamiento de la Cuarta República y a la asunción del poder por el general de Gaulle en 1958 empezó cuando un grupo de colonizadores franceses en Argelia ocupó los edificios gubernamentales en Argel, y continuó con el desembarco de tropas en Córcega. De Gaulle accedió al poder argumentando que Argelia debía permanecer francesa, pero no tardaría demasiado tiempo en reconocer que era imposible, por lo que algunos de sus compañeros generales decidieron que había traicionado su causa y prepararon un complot en su contra. Sin dejarse intimidar por estas amenazas, de Gaulle concedió la independencia a Argelia en 1962. Las consecuencias eran previsibles: otro gran desplazamiento de población. El 5 de julio de 1962, la «masacre de Orán» animó a salir de Argelia a los europeos que todavía no se habían ido: el día que se declaró la independencia, el barrio europeo de Orán fue asaltado por los nacionalistas que asesinaron a un número de personas sobre el que todavía no hay consenso (los cálculos más bajos rondan los cien muertos), pero que consiguieron su objetivo, hacer huir a cientos de miles de aterrados europeos. Las tropas francesas, todavía en Orán, se mantuvieron al margen, ya que habían recibido órdenes de mostrarse neutrales. Unos 900.000 argelinos abandonaron el país en los meses anteriores y posteriores a la independencia, tanto descendientes de colonizadores como judíos argelinos, un gran número de los cuales se instalaron en el sur de Francia. Les seguirían una oleada de emigrantes argelinos indígenas y otras oleadas de emigración de Marruecos y Túnez que transformarían el centro de Marsella y de otras ciudades. En lugar de crear una nueva convivencia, la presencia de una población

norteafricana tan numerosa despertó peligrosos sentimientos xenófobos en el sur de Francia, agudizados por el recuerdo del terrorismo del FLN.

El Reino Unido también tuvo que enfrentarse a las insistentes exigencias de independencia de sus posesiones mediterráneas. Los malteses tenían tres opciones: unirse a Italia, una idea atractiva antes de la guerra, pero inconcebible después del asedio; reforzar los lazos con el país bajo cuya hegemonía se encontraban uniéndose al Reino Unido; o bien, independizarse. La segunda opción contaba con un amplio apoyo, pero, a medida que el Reino Unido iba reduciendo su presencia en el Mediterráneo, se hizo evidente que la Royal Navy cada vez necesitaba y utilizaba menos los muelles y los astilleros de Malta, y así, al llegar el año 1964, el movimiento por la independencia había triunfado, aunque Malta conservó a la reina Isabel como su jefe de Estado otros diez años y permanecería en la Commonwealth. Después, durante el mandato del gobierno socialista de Dom Mintoff, Malta haría alarde de su condición de estado no alineado y buscaría aliados en la región, entre los que se incluiría el muy imprevisible coronel Gaddafi, que se había hecho con el poder en Libia en 1969. La isla conservaba un extraño legado: *fish and chips* (pescado rebozado con patatas), *sticky buns* (bollos pegajosos) y el idioma inglés, si bien, en la actualidad, el maltés lo ha relegado a un segundo lugar. Los sucesivos gobiernos malteses se enfrentaron a un quebradero de cabeza heredado de los ingleses, no tenían claro cuál era el mejor modo de aprovechar todas las ventajas de su puerto, el Grand Harbour, sin la presencia de la flota británica. La condición de estado no alineado de la isla significaba que la flota soviética no podía esperar sacarle demasiado provecho a Malta, pero los chinos empezaron a ver una oportunidad cuando su relaciones con la URSS se deterioraron hasta tal punto que llegaron a lanzarse insultos ideológicos. Entonces, y en medio de una gran solem-

nidad, se establecieron relaciones diplomáticas entre la diminuta Malta y la inmensa República Popular, y los chinos invirtieron en la mejora de los muelles y de las instalaciones del puerto de Malta. Por otra parte, hasta finales de la década de 1970, China gozaba de acceso a las instalaciones navales de Albania, su único aliado europeo, que ahora disfrutaba del placer de negarles el uso de sus instalaciones a los «revisionistas socialfascistas» de Moscú.[15]

Si Malta, para el Reino Unido, era un irritante mosquito, Chipre, en cambio, era un avispero gigante. Las exigencias de los chipriotas griegos de *enôsis* con Grecia, y la creciente división entre las comunidades griega y turca de la isla tuvieron resultados previsibles: el gobierno turco insistió en que una Chipre de propiedad griega constituía una amenaza estratégica en aguas al sur de Turquía. Ahora bien, el foco de la oposición no era simplemente la otra comunidad. El objetivo de los nacionalistas griegos violentos, a cuyas filas se habían incorporado estudiantes de secundaria cada vez más radicalizados, era la potencia colonial. Imaginaban que estaban viviendo de nuevo las luchas de los griegos por la independencia de los otomanos, y muchos de ellos se unieron al millar aproximado de miembros de la Ethniki Organôsis Kypriôn Agonistôn (EOKA), la «organización nacional de combatientes chipriotas», cuyo frente de juventud exigía a sus miembros que prestaran un juramento en el nombre de la Trinidad, según el cual «trabajaré con todas mis fuerzas por la liberación de Chipre del yugo británico, sacrificando para ello [incluso] mi vida».[16] Sin embargo, no se trataba de ningún juego. El comandante de la EOKA, George Grivas, era un nacionalista fanático que no daba cuartel. En el punto álgido de los incidentes, en las calles de Nicosia morían a diario ciudadanos turcos y soldados británicos (más de cien en total),

y las comunidades griega y turca se habían atrincherado en barrios diferenciados separados por alambradas de espino y vigilados por irregulares armados.[17]

Lawrence Durrell, que enseñaba en un instituto en Nicosia, y que trabajó en aquella época para los servicios de inteligencia británicos en Chipre, recordaba la indecisión de las autoridades coloniales británicas cuando empezaron los problemas:

> Por ejemplo, ¿había que comportarse como si los griegos fuesen griegos? El himno nacional de Grecia, ¿había que tocarlo el día de la Independencia cuando Atenas transmitía un material calumnioso e inflamatorio, incitando a los griegos a levantarse? En apariencia no existía directriz alguna en este sentido, de modo que me vi obligado a trazarme, por el momento, un vago rumbo que pasaba entre vagas amabilidades y reproches, consejos de moderación transportados en alas de la esperanza.[18]

La invocación a la Trinidad en el juramento de la EOKA subrayaba el papel de la ortodoxia griega en la lucha por la *enôsis*, puesto que lo que formaba el núcleo de la identidad griega era la Iglesia griega, y no el sentimiento de ser descendientes de Pericles; los turcos, en cambio, se tomaban mucho menos en serio su vinculación al islam. El arzobispo Makarios funcionaba como el «etnarca» al frente de la comunidad griega, aunque las autoridades británicas lo sacaron de la isla en 1956 y lo mantuvieron detenido en las Seychelles durante tres años. Makarios era un acérrimo defensor de la descolonización, que debía ser seguida por la *enôsis*, y los turcos respondieron argumentando que la única manera de disminuir las tensiones entre griegos y turcos consistía en dividir la isla. Resultaba difícil ver cómo podría llevarse algo así a la práctica, habida cuenta que los turcos estaban dispersos por toda la isla, que, además, los griegos tendían a ocupar todos los cargos económicos importantes, y que las zonas turcas en las poblaciones mixtas solían ser las más pobres.

La república de Chipre nació en 1960, bajo la presidencia de Makarios, pero necesitaría que le prestaran una gran y cuidadosa atención. Grecia, Turquía y el Reino Unido se constituyeron en las potencias garantes, con derecho a intervenir si Chipre se veía amenazada. El Reino Unido conservó dos bases en Dhekelia y en Akrotiri cuya irregular forma abarcaba casi 260 kilómetros cuadrados y que eran territorio soberano británico; estas bases se convertirían en importantes estaciones de escucha de la OTAN para Oriente Medio. En virtud de la constitución chipriota, los turcos proporcionaron el vicepresidente y teníian (así lo afirmaban los griegos) una influencia política superior a lo que justificaba la población turca. Claro que el objetivo de dicha constitución, por supuesto, era precisamente el de garantizar que los griegos no arrastraban a la isla a la unión con Grecia. Aunque en 1960 Makarios había aceptado que Chipre se convirtiera en una república independiente, la *enôsis* se mantuvo en el orden del día de los chipriotas griegos incluso hasta después de 1967, año en el que un brutal y ultranacionalista régimen militar se hizo con el poder en Atenas. En el verano de 1974, los oficiales griegos destinados en Chipre se convirtieron en una fuente de problemas y un golpe de Estado derrocó a Makarios. Parecía que los coroneles griegos querían hacer realidad la *enôsis* por la fuerza. A finales de julio, el gobierno turco intervenía y desembarcaba 30.000 soldados en la isla y ocupaba el tercio norte, reivindicando su derecho a hacerlo en virtud de su condición de Estado garante, mientras en Atenas, la junta militar, desacreditada por completo, perdía el poder. En el interior de Chipre, las consecuencias humanas fueron previsibles. Hasta 190.000 chipriotas griegos huyeron de Kyrenia, Famagusta y otras pequeñas ciudades y pueblos, y se dirigieron hacia el sur, a las zonas controladas por los griegos, y decenas de miles de chipriotas turcos se precipitaron al norte buscando la protección del ejército turco. La isla, por lo tanto, quedó por

fin étnicamente dividida, pero las cicatrices, físicas y psíquicas, eran profundas: cerca de la línea fronteriza turca, el litoral marítimo de Famagusta, cubierto de hoteles construidos por los griegos para aprovechar la paz relativa que había seguido a la independencia, se convirtió en una ciudad fantasma desierta que complementaba a la Famagusta antigua, una ciudad fantasma de iglesias góticas en ruinas desde los bombardeos de los turcos 400 años antes. Unas franjas de tierra de nadie protegidas por Naciones Unidas cruzaban la isla y separaban a los dos bandos. Nicosia ya había quedado dividida entre turcos y griegos en 1963, cuando las zonas habitadas por los turcos estaban protegidas por barricadas.[19] La frontera entre turcos y griegos atravesaba el centro de la ciudad vieja y hasta abril del año 2008 no se abriría un punto que permitiría cruzar la barrera en el interior del casco antiguo de Nicosia.

Los turcos procedieron a aplicar la política que habían defendido en respuesta a la *enôsis*. En 1983 crearon la «República turca del norte de Chipre», reconocida internacionalmente solo por Turquía, que mantuvo un gran número de tropas en esta parte de la isla, y alentaron a miles de turcos anatolios a encontrar una nueva vida en la Chipre turca. Los cambios políticos pueden medirse en los cambios de topónimos, en el abandono de los centros de culto que habían caído en desuso y, por supuesto, en la presencia de banderas por todas partes: en el norte de Chipre la bandera turca ondeaba junto a su variante, la bandera del norte de Chipre, blanca con una media luna roja; en el sur de la isla, la bandera griega ondeaba junto a la bandera de la República de Chipre. Chipre, *de facto*, está sometida a cuatro autoridades diferentes: la República (griega) de Chipre, la República Turca del Norte de Chipre, el Reino Unido y Naciones Unidas. La adhesión de la Chipre griega a la UE en el año 2004 fue acompañada de intentos de unir a las dos partes y, puesto que la UE considera que la república griega es el go-

bierno de todo Chipre, las inversiones de la UE han beneficiado también a los proyectos de la zona turca de Nicosia, Lyrenia y otras regiones del norte de Chipre. La admisión de Chipre en la UE fue, como era previsible, fervientemente impulsada por Grecia, que veía en esta incorporación la oportunidad de ganar una segunda voz helena en la mesa de la UE, de que la UE se involucrara más en las rivalidades entre griegos y turcos, y de llevar la cuestión de la división de Chipre al escenario internacional.[20] Mientras que la población turca, en general, está dispuesta a aceptar los planes que proponen la unión de Chipre en una federación, los chipriotas griegos se han negado a tolerar la pérdida de sus propiedades en el norte; en la época en la que Chipre se incorporó a la UE se pecó de exceso de optimismo al creer que el problema podía ser resuelto, o que se resolvería en aquel momento. El factor más importante que apremia a encontrar una solución al problema del norte de Chipre ha sido la difícil posición económica de un Estado sin reconocer que depende tanto del apoyo económico y militar de Turquía.[21]

El tercer territorio británico en el Mediterráneo, y el más pequeño de ellos, no tenía ninguna posibilidad de ser descolonizado, ni tampoco deseaba serlo. Inmediatamente después de la segunda guerra mundial, Reino Unido seguía considerando que Gibraltar era una base naval de vital importancia, aunque esta importancia disminuiría a medida que lo hacían también los compromisos británicos en el Mediterráneo, y a los estadounidenses Gibraltar no les era de ninguna utilidad después de haber acordado con Franco el uso de bases en el sur de España. Franco imaginó que si hacía el ruido suficiente podría tener Gibraltar, pero alrededor del año 1950, el Reino Unido no tenía ningún interés en establecer vínculos con el gobierno español, muy desacreditado por su historial de opresión; España tampoco podía hacer oír su voz en Naciones Unidas, organización a la que no se le permitió incorporarse hasta el año 1955.[22] Un

año antes de la incorporación de España a la ONU, la nueva reina de Inglaterra, Isabel II, visitó Gibraltar, la última etapa de su gira mundial de seis meses, una visita que le dio la excusa a Franco para movilizar a las masas en las calles de Madrid. España sostenía que tenía derecho a poseer hasta el último centímetro de su territorio nacional, y que muchos de los gibraltareños eran igual de extranjeros que los británicos, y afirmó que el auténtico Gibraltar vivía entre los habitantes de San Roque, el pueblo español cercano en el que se habían asentado en el año 1704 los habitantes oriundos del peñón.[23] A diferencia de otras argumentaciones favorables a la descolonización, la cuestión no era el derecho de sus habitantes a gobernarse ellos mismos, sino una más tradicional relacionada con las fronteras naturales (cómo se ajustaba esta argumentación a las reivindicaciones de Marruecos sobre las colonias españolas de Ceuta y Melilla no quedaba explicado con demasiada claridad). Después de la visita real, Franco impuso restricciones cada vez más severas a los movimientos entre España y el peñón. Un antiguo piloto de la RAF escribe:

> Volé hasta Gibraltar desde Nápoles y Sicilia en varias ocasiones a finales de la década de 1970 y principios de la de 1980. Era uno de los acercamientos más difíciles que tuve que hacer, porque los controladores aéreos españoles habían fijado unos corredores muy estrechos para los aviones que aterrizaban en el este.[24]

El gobierno del Reino Unido vacilaba sobre esta cuestión, al verle a Gibraltar menos utilidad de la que había tenido en los gloriosos días de la Royal Navy, pero estaba impresionado por la lealtad que los gibraltareños no dejaban de demostrar al Reino Unido.[25]

Reino Unido insistía en que lo que importaba no era la integridad territorial sino los deseos de los gibraltareños. En mayo de 1969, el gobierno británico dejó muy claro que

> el gobierno de Su Majestad nunca llegará a ningún tipo de acuerdo en virtud del cual el pueblo de Gibraltar tenga que pasar a estar bajo la soberanía de otro Estado en contra de sus deseos, expresados libre y democráticamente.[26]

Frustrado e indignado, Franco, que nunca perdió su agresiva capacidad de intimidar, cerró a cal y canto la frontera entre España y Gibraltar, y así permaneció durante trece años, hasta bien entrada la época democrática de España, y no se reabrió por completo hasta la incorporación de España a la Comunidad Europea en 1986. Durante este tiempo, los españoles que trabajaban en Gibraltar quedaron aislados de su puesto de trabajo, y los gibraltareños solo podían visitar España dando un rodeo por Tánger. La susceptibilidad española llegó a unos niveles extraordinarios: en 1965, España amenazó con boicotear el concurso de Miss Mundo si se permitía competir a Miss Gibraltar; pero cualquier tentación que pudiera sentir el Foreign Office (Ministerio de Asuntos Exteriores británico) de dejar que España se saliera con la suya ha sido sistemáticamente bloqueada por casi todos los habitantes del peñón, que se han negado a disolver sus vínculos con el Reino Unido.[27] Gibraltar, con su heterogénea población, compuesta por británicos, españoles, genoveses, malteses, judíos, hindús y, en los últimos tiempos, musulmanes, puede considerarse una de las últimas supervivientes de un fenómeno que, en el pasado, estuvo muy extendido: la ciudad portuaria mediterránea.

Capítulo 7
EL ÚLTIMO MEDITERRÁNEO, 1950-2010

I

El final del siglo XX fue uno de los grandes períodos de las migraciones mediterráneas. Los movimientos migratorios desde el norte de África y con salida y destino a Israel ya han sido analizados en el capítulo anterior. La historia de la emigración siciliana y del sur de Italia se remonta hasta finales del siglo XIX, y su destino era sobre todo América del Norte y del Sur. En las décadas de 1950 y de 1960, la emigración se redirigió hacia las ciudades del norte de Italia. La agricultura del sur del país, que ya sufría por la falta de atención y de inversiones, se fue deteriorando todavía más a medida que los pueblos iban siendo abandonados. En otros puntos del Mediterráneo, los vínculos coloniales eran importantes; por ejemplo, el dominio británico sobre Chipre hizo llegar al norte de Londres importantes comunidades griegas y turcas. Acompañando a estos emigrantes, llegó también su gastronomía: la pizza se popularizó en Londres en la década de 1970, y los restaurantes griegos en el Reino Unido tenían un fuerte sabor chipriota. Como era de prever, la cocina del sur de Italia se impuso entre los emigrantes italianos: la sublime creación de los cocineros genoveses, *trenette al pesto*, apenas era conocida fuera de Italia, de hecho, ni siquiera en Liguria, antes de la década de 1970, aunque ya en la década de 1950, cuando se publicó por primera vez el libro de Elizabeth David, *Book of Mediterranean Food*, ya se había empezado a intuir la fascinación de los europeos del norte por la gastronomía mediterránea.[1] El libro se inspiraba en unos viajes de la autora por el Mediterráneo durante la segunda guerra mundial que solían poner los pelos de punta y en los que anduvo siempre apenas un paso por delante del enemigo. Al principio, el libro evocaba imágenes de aspiraciones más que de realidades: el Reino Unido seguía sometido al racionamiento de la

posguerra, e incluso el aceite de oliva era difícil de encontrar. A medida que aumentaba la prosperidad en el norte de Europa, se iba ampliando el mercado de las desconocidas frutas y verduras del Mediterráneo hasta que al final, en el año 1965, la señora David pudo abrir su propia tienda de alimentación con una cierta seguridad. En el año 1970 ya no era demasiado difícil encontrar berenjenas y aguacates en los mercados del Reino Unido, Alemania y Holanda; y al llegar el año 2000, ya había arraigado con fuerza la idea de que la dieta mediterránea, rica en pescado, aceite de oliva y verduras y legumbres es mucho más sana que las dietas tradicionales del norte de Europa, en general basadas en el cerdo y en el tocino. El interés por las cocinas tradicionales del Mediterráneo se extendió por toda Europa y América del Norte, no solo la gastronomía italiana, sino la romana, y no solo la romana, sino la de los judíos de Roma, y así sucesivamente.[2] Bajo la influencia de la sofisticada viticultura californiana, también creció el interés por los vinos mediterráneos producidos en lugares tan al sur como Apulia o Alicante, y no dejaba de hablarse de nuevas y prometedoras regiones a lo largo de la costa croata o en Turquía, por no hablar de los antiguos y nuevos viñedos en el valle de Bekaa y en los altos del Golán. Los insípidos menús del norte de Europa (exceptuando Francia y Bélgica) quedaron relegados a un remoto recuerdo. Estos cambios en la dieta tienen un significado que dista mucho de ser anecdótico: con la globalización de la cocina mediterránea, se han desintegrado las antiguas identidades étnicas.

En cierto sentido, por lo tanto, el Mediterráneo se ha convertido en el patrimonio cultural de todos, pero los movimientos de población que tuvieron su origen mucho más allá de sus costas también han tenido un impacto social y político significativo. Nuevos pobladores no mediterráneos se instalaron permanente o temporalmente en las ciudades del Mediterráneo, o bien fueron utilizados como mano de obra agrícola barata. Lo

único que querían muchos de los inmigrantes africanos o asiáticos que llegaron al Mediterráneo en los años inmediatamente anteriores y posteriores a 2000 era pisar suelo europeo antes de poner rumbo al norte, hacia Francia, Alemania o el Reino Unido, aunque también las grandes ciudades italianas han ejercido una gran atracción. Sin embargo, son los estados miembro mediterráneos de la UE los que tienen que enfrentarse de entrada a este flujo entrante de inmigración en cantidades que no dejan de aumentar. Ceuta, y también las pequeñas islas entre Sicilia y el norte de África, Lampedusa, Pantelleria, y Malta, se han convertido en los puntos de entrada favoritos. El Alto Comisionado de Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR) le recriminó a Italia en mayo de 2009 haber enviado barcos cargados de refugiados de regreso a Libia. En el año 2008, 36.900 refugiados en busca de asilo llegaron a Italia, el 75 por 100 más que en 2007; el momento de máxima afluencia en el período de nueve años entre 2002 y 2010 fue en 2008, cuando 2.775 emigrantes llegaron a Malta, una cifra que equivale a un emigrante por cada 148 malteses. De hecho, en el año 2010, la cifra de inmigrantes cayó en picado porque Malta se benefició de un acuerdo de asilo firmado entre Libia e Italia, el destino final de muchos de los emigrantes, y tal vez también porque Europa, ahora sumida en una crisis económica, ya no parecía un destino tan atractivo.[3] Esta cuestión no afecta solo a los estados occidentales: las islas del Dodecaneso se han convertido en uno de los puntos de entrada favoritos de los inmigrantes llegados desde Asia a través de Turquía.

Una característica de estas nuevas migraciones que llama mucho la atención es la predominancia de musulmanes, que ha llevado a disputas sobre la construcción de mezquitas; las antiguas susceptibilidades, o, de hecho, prejuicios, siguen poderosamente vigentes en Andalucía y en Sicilia, algo a lo que no ayudan las esporádicas llamadas de los extremistas a la recupera-

ción de todos los territorios que en el pasado fueron musulmanes para resucitar el califato. Frente a esto, sigue vigente la antigua realidad de las migraciones: con la mejora del nivel de vida, las tareas domésticas y poco especializadas han recaído sobres los inmigrantes, que pueden encontrar trabajo como camareras de hotel, camareros de mesa, personal de limpieza o peones de albañil en la construcción de estos mismo hoteles. Porque un ámbito en el que la economía mediterránea ha experimentado un auge sin precedentes durante el período de la posguerra ha sido el del turismo, que ha creado muchas oportunidades de empleo.

II

En la segunda mitad del siglo xx, el Mediterráneo, al dejar de ser el centro fundamental del comercio o del poder naval, encontró una nueva vocación: el turismo de masas.[4] El turismo de masas arrancó, al principio, en el Mediterráneo, y ahora atrae a 230 millones de visitantes cada año.[5] La migración temporal de millones de europeos del norte, americanos del norte y japoneses en busca de sol o de cultura, o de ambas cosas, ha tenido lugar junto a la migración más permanente de alemanes, británicos y escandinavos jubilados que esperan poder pasar sus últimos años en los apartamentos y chalés de la costa española, o de Mallorca, Malta o Chipre, y que han formado comunidades distintivas con sus propios clubs, bares y cervecerías, e incluso, en Mallorca, su propio partido político para los alemanes.[6] La construcción ilegal y, en el caso del norte de Chipre, los títulos de propiedad en disputa, no han hecho siempre de la jubilación en el Mediterráneo una experiencia feliz, en especial cuando las casas han sido sumariamente derribadas por las enfurecidas autoridades españolas. Esta migración hacia el sur ha acarreado graves consecuencias medioambientales, debido a las grandes exigencias impuestas sobre unos recursos de agua y energía limitados (en especial, en Chipre), y al hecho de que las

magníficas y amplias vistas de costas y montañas han sido sustituidas por monótonos bloques mal planificados de blancas casas de hormigón (en especial en España).

Para comprender cómo despegó la industria turística en el Mediterráneo, es necesario retroceder hasta acontecimientos que tuvieron lugar mucho antes de la segunda guerra mundial. En su época, el *grand tour*, que solía llevar a los viajeros europeos y alemanes hasta la bahía de Nápoles y hasta otros puntos —y vistas— del Mediterráneo, satisfizo las necesidades de una pequeña élite. Cuando los ferrocarriles empezaron a cruzar Francia, y después de que la reina Victoria pusiera de moda las ciudades turísticas de Menton y Hyères como lugares donde pasar el invierno a finales del siglo XIX, el Mediterráneo se hizo más accesible. En los paseos marítimos de Niza y de Cannes se construyeron monumentales hoteles, y una pequeña región de la costa mediterránea, la Costa Azul, se convirtió en el paraíso favorito de los ricos en verano, y también en invierno; el ascenso de Monte Carlo, sin embargo, sería algo más lento, y siguió a la creación de la Societé des Bains de Mer por el príncipe de Mónaco, a quien le preocupaba más el juego que los baños, que los británicos fomentaban por sus saludables propiedades.[7] En Montecatini, en el interior de Italia, y en Abano y en Rimini, en la costa, empezaron a aparecer balnearios al servicio, sobre todo, de una clientela italiana; los grandes grupos de turistas británicos, documentados en las novelas de E. M. Forster, llegaban a Florencia y se instalaban durante meses en las *pensioni* de la ciudad, pero el mar todavía no se había convertido en una atracción significativa para ellos.[8] Lo que cambió de forma espectacular a finales del siglo XX fue el número y los objetivos de los visitantes, y la facilidad con la que podían llegar hasta el último rincón del Mediterráneo. Los turistas sustituirían a los viajeros.


Venecia
Rimini
Viareggio
Menton
Saint-Tropez
Niza
Hyères
Costa Brava
Palma
Ceuta
Cefalonia
Pantelleria
Malta
Mallia
Ayia Napa
Tel Aviv
0 100 200 300 400 millas
0 200 400 600 km

Tres agentes lideraron la expansión del turismo. En el interior del Mediterráneo, algunos gobiernos, nacionales, regionales y municipales, vieron en el turismo el modo de atraer divisas extranjeras y de fomentar la industria local. En Israel, por ejemplo, se prepararon tres planes maestros con la esperanza de fomentar el turismo, en 1976, en 1987, y en 1996; este país tenía la ventaja de contar con cuatro circunscripciones turísticas: visitantes judíos, peregrinos cristianos, turistas internos y extranjeros de vacaciones atraídos por las playas y los monumentos. Al llegar el año 2000, el litoral de Tel Aviv, desde el límite de Jaffa y hacia el norte, estaba bordeado de inmensos nuevos hoteles que ofrecían un servicio de cuatro o cinco estrellas pero muy poco en materia de belleza arquitectónica.[9] Fuera del Mediterráneo, unas gigantescas agencias de viajes, como por ejemplo Thompson o Hapag Lloyd, vendían agresivamente el Mediterráneo, y enviaban a sus representantes a las costas de España, Italia, Grecia y Túnez, en busca de hoteles que resultaran atractivos a los visitantes del Reino Unido, Alemania y otros países. Por último, pero no menos importante, en las décadas de 1950 y 1960, los clientes veían en dos semanas en las costas del Mediterráneo la liberación de las grises ciudades del norte de Europa; muchos de ellos no querían nada más que una hamaca en la playa o junto a la piscina del hotel, y algunos ni siquiera estaban seguros de querer comer la comida que los locales les ponían delante. En la zona griega de Chipre, los británicos de vacaciones pueden encontrar sin problemas chocolatinas Cadbury y pan inglés,[10] y los holandeses son famosos por llevar consigo bolsas de patatas holandesas cuando se van de vacaciones. Los franceses, que tienen su propia costa mediterránea, han sido mucho más creativos que sus vecinos del norte de Europa. El Club Mediterranée, que empezó en la década de 1950 con unas chozas de playa en Mallorca que tenían la intención de evocar imágenes de islas desiertas, fue la empresa pionera de

las vacaciones del todo incluido. Entre sus destinos mediterráneos se encuentran muchos lugares poco visitados por el turismo de masas, como por ejemplo la costa mediterránea de Marruecos, y sus métodos innovadores incluyen el énfasis en la venta directa a sus clientes; el Club Med vivió su máximo auge en los años anteriores a 1990; después, la situación económica y los problemas de gestión debilitaron a la organización.[11]

Al principio, la invasión desde el norte fue moderada. Rimini ya tenía un aeropuerto en 1938, si bien en esta época, Rimini atraía clientes ricos, los viajes aéreos seguían siendo muy caros y la guerra no tardó en interrumpir el goteo de turistas extranjeros. Después de la guerra, Rimini adoptó un enfoque populista.[12] Los viajes por aire, tren y carretera se abarataron y simplificaron y en Rimini y en otros lugares los negocios prosperaron. En la década de 1950, los trenes llenos de alemanes y de británicos empezaron a invadir Rimini, y las ciudades satélite crecieron tanto que Riccione y Milano Marittima empezaron a competir con la propia Rimini. La imagen de marca de estas tres poblaciones costeras ha sido durante mucho tiempo las apretadas filas de hamacas y sombrillas que marcan los dominios de cada hotel de hormigón. La evolución fue similar en Pisa, donde Viareggio se convirtió en el centro más importante del tráfico turístico toscano, satisfaciendo a una clientela al parecer menos interesada por las maravillas artísticas de Florencia y de otras ciudades toscanas que por unas vacaciones de sol y playa (en las que se incluía de vez en cuando alguna excursión a Pisa para que los turistas se quedaran boquiabiertos ante su torre inclinada). El turismo de masas, con nuevos hoteles y otras infraestructuras, se convirtió en la vía más importante de la recuperación económica de Italia, Grecia y España.

Sin embargo, la auténtica transformación tuvo lugar con la llegada del aeroplano[13] aunque los viajes aéreos baratos, seguros y rápidos tardarían todavía algún tiempo en llegar. En este

aspecto, el Reino Unido fue un país pionero, debido a la pura inconveniencia de no tener una conexión directa por ferrocarril con el Mediterráneo. Gran Bretaña era un importante centro de la industria aeronáutica que supo capitalizar la nueva tecnología aeronáutica desarrollada durante la guerra para construir los nuevos y eficientes aviones de línea de finales de la década de 1950 y de principios de 1960, por ejemplo los Vickers Viscount o los Britannia. Así echaron a volar los británicos, y más tarde los alemanes y los escandinavos. En la década de 1950, Thomson Holidays inauguraba los vuelos regulares a Mallorca, que se convertiría en el primer destino del turismo intensivo de masas aéreo. De otro modo, el viaje a Mallorca desde las Islas Británicas era de una tediosa lentitud: por tren, barco, tren, otro tren (por el diferente ancho de vía española) y por último, el barco de nuevo.[14] A finales de la década de 1960, tras la introducción de los aviones a reacción, más rápidos y estables en vuelo, como por ejemplo el BAC 1-11, el tráfico aéreo se expandió rápidamente, y el aeropuerto de Palma sigue siendo, al menos en verano, uno de los de mayor tráfico de Europa. Entre 1960 y 1973, la cifra anual de visitantes a Mallorca ascendió vertiginosamente de los 600.000 a los 3,6 millones de pasajeros.[15] Al principios del siglo XXI, el turismo representaba el 84 por 100 de la economía mallorquina, y se crearon ciudades enteras de hormigón, como por ejemplo Palma Nova, para acoger la industria del turismo. Sin embargo, las raíces de este éxito se remontan a la época de Franco. Mallorca y España (a excepción de las islas Canarias) representaban el 25 por 100 del turismo británico extranjero en 1967, y el 36 por 100 en 1972, mientras que las vacaciones en Italia cayeron del 16 al 11 por 100.[16] Ningún país podía competir con España, que era exactamente lo que quería el régimen de Franco: en 1959, un nuevo «plan de estabilización» de la economía española planificaba, no tanto la estabilización como la expansión del turismo en la España mediterrá-

nea, las Baleares y Canarias.[17] Las grandes extensiones de hormigón por toda la costa española aportaron un cierto grado de prosperidad, pero también mostraron una escasa consideración por la belleza natural de la Costa Brava y del resto del litoral mediterráneo español. Por el momento, el extraordinario patrimonio cultural de España, las ciudades como Toledo, Segovia, Córdoba y Granada, quedó relegado a un segundo lugar después del litoral, que se benefició de nuevas carreteras de acceso, iluminación urbana adecuada y otras mejoras fundamentales, aun cuando los ferrocarriles siguieran siendo penosamente lentos.

Los viajes se democratizaron, además de globalizarse. La idea de viajar desde el Reino Unido hasta España empezó a atraer un amplio público de todos los entornos y orígenes, y a ello contribuyó la creación de los paquetes vacacionales. El turista dejó de ser un aventurero que recorría su propio camino por los pueblos y las zonas rurales de los territorios mediterráneos, puesto que ahora era posible elegir de un catálogo vuelos, hoteles, comidas, incluso excursiones diarias, desde la cómoda seguridad del salón de su propia casa en Alemania o Inglaterra, sabiendo que los agentes de viajes que hablaban el idioma de uno estarían allí para resolver cualquier dificultad con los nativos. Lo que la gente quería eran «vacaciones de cadena de montaje».[18] Y por si acaso la idea de viajar al extranjero parecía demasiado amenazante, se buscaba la seguridad en los grandes grupos, y podía contarse, además, con la buena voluntad de los nativos, que se adaptaban a las excéntricas necesidades de los visitantes extranjeros: *fish and chips* para los ingleses y *Bratwurst* para los alemanes.

Los que decidían tomarse unas vacaciones mediterráneas, a su regreso de España o de Italia solían estar ansiosos de alardear de ello haciendo ostentación del pertinente intenso bronceado. En el año 1947, los folletos publicitarios franceses de la

Costa Azul hacían hincapié en los placeres de la playa.[19] Una piel bronceada se convirtió en un símbolo de prosperidad y de salud, puesto que se conocían más los beneficios de la vitamina D que los daños que provocaban los rayos UVA y UVB, y la palidez se asociaba ahora a los tísicos y a los oficinistas. La gran árbitro del buen gusto, Coco Chanel, tras realizar un crucero por el Mediterráneo en la década de 1920, decidió convertir su bronceado en un accesorio de moda imponiendo así un patrón a las mujeres de varias generaciones. No obstante, este interés por la piel bronceada estaba asociado también a un cambio en los patrones morales.[20] Incluso antes de la segunda guerra mundial, en la playa podían exhibirse partes del cuerpo humano que permanecían cuidadosamente ocultas en cualquier otro lugar público. La exhibición del cuerpo femenino (y masculino) se fue extendiendo poco a poco. En los desfiles de moda de París del año 1946 se presentó una prenda que fue bautizada con el nombre de un atolón del Pacífico utilizado para pruebas nucleares, aunque pasarían todavía un par de décadas antes que el bikini fuera adoptado por el público en general; sus propios diseñadores habían esperado algo parecido a una reacción nuclear entre los opositores a la nueva prenda. Con el tiempo, el bikini se hizo más atrevido, y así, el ombligo, que al principio estaba cubierto, quedaba invariablemente a la vista.[21] La supuesta inmoralidad del bikini condujo a los españoles e italianos a prohibirlo en 1948 (con el apoyo verbal del Vaticano), pero el flujo de turistas extranjeros que invadían el país hacía sencillamente imposible mantener esta prohibición. Parte del atractivo de esta prenda radicaba en el material con el que se fabricaba en la década de 1960, spandex o lycra, una mezcla de materiales sintéticos y naturales que no retiene el agua. Incluso cuando se utilizaba en trajes de baño enteros, la lycra, que se ajusta mucho al cuerpo, revelaba más del cuerpo femenino de lo que a los conservadores les hubiera gustado. La exhibición es

una parte muy importante del uso que la gente suele darle a los trajes de baño, y la piscina suele ser un lugar en el que se mira mucho en silencio y se nada poco.[22] Por lo tanto, el avión y el bikini, dos invenciones tan tecnológicamente alejadas entre sí como cualquiera pueda imaginar, transformaron la relación entre el Mediterráneo y el norte de Europa en la segunda mitad del siglo xx.[23]

Naturalmente, la llegada de turistas en busca de un bronceado desconcertó a los habitantes del Mediterráneo para quienes el sol era algo que uno evitaba en las horas centrales del día, y el comportamiento de los turistas los desconcertó más aún: el contacto físico entre los hombres y las mujeres, en especial cuando apenas llevaban ropa, escandalizaba a los griegos, a los tunecinos y a otros. En la comunista Albania el comportamiento de los turistas era visto como un indicador de la decadencia occidental, y Enver Hoxha se quejó de las bufonadas de los turistas en los países vecinos, «con pantalones o sin ningún pantalón». Fuera lo que fuera lo que quiso decir con esto (se trataba probablemente de un ataque contra el liberalismo yugoslavo) se aseguró de autorizar la entrada de muy pocos extranjeros, exceptuando a los miembros de los partidos marxista-leninista-maoístas. El hedonismo y la permisividad de los europeos del norte, en especial a partir de la década de 1960, afectaron la actitud de aquellos con los que se encontraban, los primeros, los hombres jóvenes fascinados por lo que estaban viendo.[24] El choque de culturas se hizo más patente todavía en la década de 1980 cuando empezó a hacerse habitual que las mujeres enseñaran los senos en la playa. En Francia, que tenía una gran industria cosmética, se rendía culto a la belleza física, y era inevitable por lo tanto que Saint Tropez fuera pionera en esta nueva costumbre, seguida por los centros turísticos de Italia y España. La liberalización de unos les planteaba un dilema a otros, y las reacciones fueron variadas. A una monja a quien se le había en-

comendado la tarea de no dejar entrar en la basílica de San Marcos de Venecia a personas que no estuvieran correctamente vestidas, su trabajo le pareció tan estresante que sufrió una crisis nerviosa. En España, Ibiza se ha convertido en un famoso centro de turismo homosexual, un indicador de hasta qué punto el país ha cambiado desde los tiempos de Franco. Un país que saltó sobre la oportunidad de beneficiarse del turismo fue Yugoslavia, un país resuelto a labrarse la fama de ofrecer vacaciones de hotel baratas y bien organizadas, las que preferían en especial los alemanes, y una de cuyas especialidades eran los centros naturistas, que el régimen de Tito había sabido fomentar con inteligencia, a sabiendas de que atraerían a los fervientes seguidores del movimiento *Frei-Korps-Kultur* alemanes y escandinavos que buscaban un bronceado integral.

Los vuelos baratos y el alcohol barato también pueden llevar el turismo a la ruina: Mallia en Creta, y Ayia Napa en la zona griega de Chipre se han labrado una espantosa reputación, y los jóvenes turistas británicos han sido quienes más han hecho para perjudicar la fama de estos lugares. A estos jóvenes no les interesa la cultura local, lo que quieren es «la oportunidad de divertirse más, y en el menor espacio de tiempo posible, de lo que podemos divertirnos en casa». «Diversión» consiste fundamentalmente en sexo y alcohol, y en el año 2003, la prensa británica afirmaba que ambas actividades han sido activamente fomentadas por los agentes de viajes del *tour* operador Club 18-30.[25] Los intentos de Mallorca de atraer a un turismo de mayor calidad no constituyen ninguna sorpresa, porque, aunque esto signifique una caída del número de turistas, los visitantes más ricos gastarán más por cabeza. Algunas zonas, como Apulia y partes de Cerdeña, se han vendido conscientemente con la etiqueta de destinos de «calidad», y los comercios instalados en los hoteles han empezado a hacerles la competencia a los gigantescos complejos comerciales. El turismo ha llevado pros-

peridad a zonas que antes eran pobres e improductivas, y sin embargo, el precio que se ha pagado en el aspecto medioambiental ha sido muy alto. La presión sobre los recursos acuíferos, la contribución a las emisiones de dióxido de carbono de las unidades de aire acondicionado, por no hablar de los aviones, y de la polución marina en las cercanías de los complejos hoteleros, han contribuido todas al deterioro del entorno del Mediterráneo. La mercantilización de las festividades y celebraciones locales ha afectado también negativamente a las tradiciones locales: el carnaval de Venecia, moribundo durante tanto tiempo, fue reinventado y vendido como el momento culminante del calendario veneciano, y no es ninguna coincidencia que caiga en temporada baja, cuando la ciudad solía estar vacía de turistas. El impacto de los medios sobre la demanda puede detectarse en Cefalonia, promocionada después del gran éxito de ventas de la novela de Louis de Bernières, *La mandolina del capitán Corelli*, o en las islas griegas, después del abrumador éxito de la película *Mamma Mia* en el año 2008.[26]

Durante mucho tiempo, el Mediterráneo fue el beneficiario casi exclusivo de esta expansión del turismo de masas veraniego, junto con Portugal y las islas Canarias; las vacaciones en países lejanos como Cuba, Florida o la República Dominicana no se convirtieron en competidores significativos en el mercado del turismo de masas hasta la década de 1990. A finales de esta misma década, se observó también una expansión sustancial de las vacaciones cortas, los *city breaks*, cuando la guerra de precios entre las compañías aéreas desembocó en la creación de aerolíneas de bajo coste, lideradas por empresarios británicos e irlandeses. Ryanair, de propiedad irlandesa, creó centros de conexión en el Reino Unido, Bélgica, Alemania e Italia, y se convirtió en la mayor compañía aérea de Europa. Este tipo de compañías les resultaban atractivas no solo a quienes buscaban precios bajos, sino también a aquellos que tenían su residencia

de vacaciones en el sur de Francia, Toscana o España. Junto a los viajes aéreos, las compañías navieras también han impulsado los viajes por mar, en algunas ocasiones no sin un cierto cinismo, argumentando que un crucero perjudica menos al medio ambiente que un vuelo. Dubrovnik está tan invadida por los cruceros que en temporada alta, la policía de tráfico se dedica a controlar el tráfico y el flujo de los grupos organizados por la ciudad vieja.

El turismo en el Mediterráneo, por supuesto, no está reservado a los europeos. Dos «invasiones» de visitantes de regiones más remotas han sido particularmente significativas: los estadounidenses y los japoneses. Ya antes de la segunda guerra mundial, los estadounidenses distaban mucho de ser unos desconocidos en los bares y tabernas del Mediterráneo (D. H. Lawrence visitó las tumbas etruscas acompañado de un amigo estadounidense), pero la inclusión en los circuitos turísticos de los monumentos de Italia, Grecia, el sur de Francia y Egipto refleja una vez más la facilidad de movimientos, después de que las tarifas baratas y las complejas redes de comunicación facilitaran el acceso al Mediterráneo por vía aérea desde el otro lado del Atlántico. Los japoneses han buscado la explicación del éxito económico de Europa occidental en la cultura e historia europeas; además, estos contactos han acelerado la ya rápida occidentalización de Japón. Los visitantes japoneses han aumentado y disminuido según la economía japonesa ha crecido o decrecido. Las convulsiones políticas han restringido también el turismo: los antiguos y prósperos centros de turismo de la costa de Dalmacia se han recuperado poco a poco de la desintegración de Yugoslavia ocurrida en la década de 1990. No obstante, igual que había ocurrido con las rutas comerciales del Mediterráneo medieval, así ocurre con los caminos turísticos y

vacacionales del moderno turista: si Croacia o Israel no son seguros, entonces otros lugares logran la ventaja comparativa: Chipre, Malta o Turquía, por ejemplo.

III

La caída del comunismo y la desintegración de la Unión Soviética relajó algunas tensiones, porque Moscú ya no estaba intentado crear una enérgica facción antiestadounidense con base en Siria, Libia y en otros países aliados, aun cuando, en líneas generales, estos países permanecieran hostiles a Israel; Israel, por su parte, no parecía mostrar demasiado entusiasmo en sus ofertas de paz y parecía bastante reacia a abandonar sus asentamientos en Cisjordania, pese a haber salido de Gaza en 2005 (tras lo cual, el territorio cayó bajo el poder del movimiento islamista Hamas). Los estrechos vínculos militares y económicos que unían a Turquía e Israel se desintegraron en 2010, en teoría, a causa de un ataque de los israelíes contra unos barcos que llevaban ayuda a Gaza durante el estricto bloqueo impuesto por Israel a este territorio; también estaba claro, sin embargo, que Turquía iba en busca de una nueva misión en Oriente Medio que algunos han definido como «otomanismo», debido en parte a los sucesivos rechazos de la UE, algunos de cuyos más poderosos miembros se opusieron al ingreso de Turquía, y ninguno de los cuales podían ofrecer una solución a la cuestión chipriota que satisficiera a los turcos.

La búsqueda de una mayor estabilidad en el Mediterráneo se ha apartado cada vez más de las rivalidades políticas para orientarse hacia cuestiones ecológicas que solo pueden ser abordadas si todas las naciones del Mediterráneo aceptan trascender las diferencias políticas y trabajar unidas. Que la serie de iniciativas lanzadas al principio del siglo XXI produzcan algún resultado dependerá de la voluntad de limitar el crecimiento económico a fin de conservar el entorno del Mediterráneo para las futuras generaciones. Empezando por el «proceso de Barcelona» en

1995, la UE ha intentado dirigir a todos los países del Mediterráneo hacia objetivos políticos, económicos y culturales comunes. A partir de los acuerdos de 1995, se creó en el año 2008 la Union pour la Méditerranée en la que participan la UE al completo y todos y cada uno de los estados en el Mediterráneo. Aunque el primer objetivo, la estabilidad política, parece estar bloqueado por las continuas tensiones, en especial entre Israel y sus vecinos, la inclusión de Israel, de la Autoridad Palestina, de Siria y del Líbano en la Union pour la Méditerranée tiene la intención de proporcionar una estructura en cuyo seno estos países puedan empezar a reconocer provisionalmente sus intereses comunes en lugar de sus diferencias. Entre los objetivos económicos, la idea de una zona económica pan-mediterránea de libre comercio evoca imágenes de los grandes días del comercio romano o de principios de la época musulmana por todo el Mediterráneo. El principal inconveniente de la nueva organización radica en que los estados miembros ajenos a la UE, y en especial Turquía, ven en la Union pour la Méditerranée un débil sustituto de la pertenencia a la propia UE, y algunos de los políticos como el presidente Sarkozy[*] de Francia mostraron un notorio entusiasmo con relación a la Union pour la Méditerranée. Otros esperan el día en el que la UE se convierta en una unión euro-mediterránea en la que puedan ingresar todos los territorios mediterráneos, pero son tantos los problemas a resolver relacionados con las rivalidades políticas y las diferencias económicas en el seno del Mediterráneo, por no hablar del futuro de Europa, que todo lo anterior parece más bien un sueño utópico; a principios del año 2010, el dramático desplome de las finanzas del gobierno en Grecia, un miembro de la eurozona que gastó de forma irresponsable muy por encima de sus medios, supuso una severa advertencia en contra de la integración demasiado precipitada. Y una consecuencia de la crisis griega fue que el gobierno chino pudiera comprar uno de los

muelles del puerto de Pireo aquel mismo año, lo que le facilitó a la República Popular el acceso de sus productos industriales al Mediterráneo, un indicador de lo mucho que China ha cambiado desde que soñaba con instalar bases navales en la Albania de Hoxha. Otros objetivos muy respetables son, por ejemplo, un plan de energía solar y la limpieza del mar, en el que la contaminación y la sobreexplotación han causado estragos, como ocurre con la industria de la pesca del atún; tres cuartas partes de los atunes que se pescan en el Mediterráneo se van a Japón. Y, sin embargo, en marzo de 2010, en la reunión de la CITES (siglas en inglés de la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres) celebrada en Doha, los políticos se negaron a actuar, pese a que se había demostrado que la pesca excesiva, en el Mediterráneo y más allá, pone al atún rojo en grave peligro de extinción.

En el frente cultural, los resultados serán más fáciles de demostrar: en Eslovenia se ha fundado una Universidad Euro-Mediterránea, y se ha propuesto la intensificación de los intercambios culturales entre los países mediterráneos. El objetivo, por supuesto, consiste en hacer caer las barreras, volver a crear, con un molde nuevo, el Mediterráneo «integrado» de tiempos pasados y recuperar algunos elementos de la convivencia perdida entre judíos, cristianos y musulmanes. Y no obstante, lo más destacable de la Union pour la Méditerranée es que la mayor parte de sus miembros, entre los que se encuentran Finlandia, Estonia, Eslovaquia, Holanda e Irlanda, son países ajenos y alejados del Mediterráneo. El centro de gravedad sigue residiendo en el norte, pese al ingreso en la UE, a principios del siglo XXI, de algunos países mediterráneos más (pocos y pequeños), lo que confirma la impresión de que el Mediterráneo ha perdido su lugar en el centro del mundo occidental, un proceso que empezó ya en el año 1492 con la aparición de nuevas y atractivas oportunidades en el Atlántico; y, a principios del siglo XXI,

ha quedado claro que el gran motor económico del futuro será China. En la economía mundial del siglo XXI, un Mediterráneo integrado tiene un significado más local que global. La facilidad de contactos por todo el globo, contacto físico por aire, contacto virtual a través de la web, significa que los contactos políticos, comerciales y culturales pueden mantenerse a gran velocidad y a través de grandes distancias. En este sentido, el mundo se ha convertido en un gran Mediterráneo, y el quinto Mediterráneo es el último Mediterráneo en el cual, en cualquier sentido significativo, el mundo ha girado alrededor del Gran Mar.

CONCLUSIÓN: CRUZANDO EL MAR

Resulta tentador intentar reducir la historia del Mediterráneo a unas pocas características comunes, intentar definir una «identidad mediterránea», o insistir en que determinadas características físicas de la región han moldeado la experiencia humana en esta región (como sostenía con insistencia Braudel).[1] Sin embargo, esta búsqueda de una unidad fundamental parte de un error de comprensión de lo que ha significado el Mediterráneo para los pueblos que han poblado sus costas e islas, o que han cruzado su superficie. En lugar de buscar unidad, deberíamos observar la diversidad. En el nivel de lo humano, esta diversidad étnica, lingüística, religiosa y política estuvo constantemente sometida a influencias externas desde el otro lado del mar, y por lo tanto, sometida a cambios constantes. Desde los primeros capítulos de este libro, en los que se describían los primeros pobladores y colonizadores de Sicilia, y hasta los proyectos urbanísticos lineales que bordean las carreteras de las costas españolas, los límites del Mediterráneo han proporcionado puntos de encuentro a pueblos de los más variados orígenes que han explotado sus recursos y que, en algunos casos, han aprendido a vivir trasladando los productos de dichos recursos desde las regiones mejor provistas a las regiones más desabastecidas. Del interior de las aguas de este salían el pescado y la sal, dos de los ingredientes de la muy comprada y vendida salsa *garum* de la antigua Roma, y la base de la primera prosperidad de una de las más grandes ciudades del Mediterráneo, Venecia. Tal como anunciábamos en el prefacio, los pescadores no han sido protagonistas destacados de este libro, en parte porque las pruebas que han dejado tras ellos suelen ser escasas, pero en parte también porque los pescadores buscan lo que está, por definición, bajo la superficie del agua y tienen menos posibilidades de establecer contacto con las comunidades en las costas opuestas del Mediterráneo. Las grandes excepciones las en-

contramos en el estrecho cercano a Malta, donde los genoveses fundaron una colonia en Tabarka, en la costa de Túnez, entre 1540 y 1742, especializada en la pesca de coral y donde los pescadores tunecinos se han unido ahora a las flotas sicilianas en la *matanza*, la temporada de la gran carnicería de atunes. Aún más que el pescado, que solo se conserva bien después de salarlo o secarlo, los cereales han sido el producto más importante que se ha transportado por todo el mar; al principio se cultivaba alrededor de las costas, o se traía del mar Negro, pero al llegar el siglo XVII, se importaba cada vez más desde el norte de Europa. El acceso a los suministros de alimentos y otras materias primas fundamentales posibilitó el crecimiento de las ciudades como Corinto, Atenas o Roma en la Antigüedad, o bien Génova, Venecia y Barcelona en la Edad Media. Para estas ciudades, igual que para otras muchas, que sus enemigos les negaran el acceso a los suministros básicos equivalía a ahogarlas. El comercio de trigo, madera y lana, menos sofisticado y atrayente que el famoso y mejor documentado comercio de especias, sentó las sólidas bases sobre las cuales fue posible entonces construir el comercio en seda, oro y pimienta, productos que solían producirse lejos de las costas del propio Mediterráneo. La lucha por el acceso a todos estos artículos desencadenó sangrientos conflictos entre rivales, al mismo tiempo que cuantos más barcos llenos de ricos cargamentos cruzaban el Mediterráneo en todos los sentidos, tanto más eran estos barcos presa de los piratas, que fueran los antiguos etruscos, los corsarios berberiscos o los uskok de principios de la Edad Moderna.

Mantener seguro el mar constituía, por lo tanto, una importante función de los gobiernos, que podía llevarse a cabo al modo romano, suprimiendo activamente a los piratas mediante una serie de enérgicas campañas, y después patrullando las aguas; o bien, en los tiempos en los que nadie se enseñoreaba de grandes extensiones del mar, las flotas mercantes podían pe-

dir la protección de convoyes armados, por ejemplo la *muda* veneciana. Los estados piratas de Berbería y de otros lugares podían ser el objeto de intensas negociaciones, con la esperanza de conseguir garantías para la seguridad de aquellos con quien el monarca había concertado tratados, o bien se les podía plantar cara agresivamente, como decidieron hacer con un cierto éxito, por ejemplo, los estadounidenses a principios del siglo XIX. Otros peligros mayores amenazaron a la navegación cuando los grandes imperios terrestres llegaron a las costas del Mediterráneo y empezaron a obstaculizar los movimientos sobre la superficie del mar: los persas en la Antigüedad, los turcos otomanos a partir del siglo XIV y —aunque sus intentos de hacerse con bases permanentes fracasarían— los rusos en el siglo XVIII. Tal vez el caso más extraordinario de expansión imperial en el Mediterráneo sea el de Gran Bretaña, un reino sin costas mediterráneas que, gracias a sus adquisiciones que se extendían entre Gibraltar y Suez, logró ejercer un cierto grado de poder que despertó la ira y la envidia de las potencias cuyas tierras sí bordeaban el Mediterráneo, en especial, Francia. Este libro, además de una historia de los contactos, ha sido una historia de los conflictos.

El control del Mediterráneo debe ser entendido como el control de las rutas marítimas más importantes, y para lograr dicho control, era esencial tener puertos donde instalar bases desde las cuales los barcos pudieran ser aprovisionados de alimentos frescos y agua, y desde las cuales pudieran enviarse patrullas contra los piratas y otros intrusos. Así, desde los primeros tiempos, y a medida que se aventuraban cada vez más profundamente en las aguas del Mediterráneo, los asentamientos en las islas les proporcionaron a los mercaderes puertos de escala vitales. De igual modo, perder el control de la costa podía significar perder el acceso a la madera y a otros materiales esenciales para construir una flota de guerra o mercante, como des-

cubrirían los faraones de Egipto. Mantener el control sobre las rutas marítimas era especialmente difícil si las potencias rivales dominaban las costas y las islas del Mediterráneo. En la época romana, un único dominio político creó una única zona económica, pero algo así solo ocurrió una única vez.

La historia del Mediterráneo es también la historia de las ciudades portuarias de lealtades políticas muy diversas en las que comerciantes y colonizadores de todo el mar y de mucho más allá se reunieron e interactuaron. Una ciudad portuaria que ha protagonizado una y otra vez estos capítulos es Alejandría, que desde el principio poseyó una identidad heterogénea, y que solo la perdió en la segunda mitad del siglo xx, cuando el auge de los nacionalismos destruyó las comunidades cosmopolitas del Mediterráneo. Estas ciudades portuarias actuaron como vectores de la transmisión de ideas, entre ellas, las creencias religiosas que llevaron los dioses griegos hasta la Tarquinia etrusca, ciudades que mucho más tarde ejercerían la función de centros de difusión del judaísmo, cristianismo e islam, religiones proselitistas que dejaron todas ellas una extraordinaria huella en las sociedades de los territorios alrededor del Mediterráneo.

Los personajes que transformaron el mundo mediterráneo fueron en algunas ocasiones visionarios como Alejandro Magno o san Pablo, por citar dos casos muy diferentes. Es de destacar que siempre parecen ser hombres. En una época en la que el género se ha convertido en el centro de tantos debates históricos, uno no puede evitar preguntarse: ¿cuán masculino es el Mediterráneo? Los mercaderes sedentarios pueden ser mujeres, por ejemplo entre los judíos de Egipto en el siglo xi, o entre los cristianos de Génova en el siglo xii. En aquella época, al menos, las esposas no acompañaban a sus maridos en las expediciones comerciales, y menos aún salían en viajes para comerciar por cuenta propia, aunque las actitudes con respecto a la participación de las mujeres variaban entre judíos, cristianos y musulma-

nes. En el siglo XIII, en la colonia comercial genovesa de Túnez podían encontrarse unas pocas mujeres europeas, que ofrecían sobre todo servicios sexuales a la comunidad empresarial cristiana. La participación femenina en la guerra naval, un fenómeno del siglo XXI, no ha sido puesta a prueba en el Mediterráneo. Ahora bien, las migraciones, que fueran las de los alanos o de los vándalos que invadieron África en la época de san Agustín, o las de los sefardíes expulsados de España en 1492, solían tener un fuerte componente femenino; las mujeres, esposas de los nobles y grupos de prostitutas, acompañaban incluso a los ejércitos de las primeras cruzadas. Las peregrinas empiezan a aparecer en la documentación ya desde las primeras décadas del Imperio Romano cristiano: un fragmento de finales del siglo IV deja constancia de los viajes de la intrépida Egeria (o Aetheria) que salió de Galia o del norte de España en dirección a Tierra Santa. Ignoramos si los asaltantes de la Edad de Bronce conocidos con el nombre de pueblos del mar llegaron acompañados de mujeres a los territorios de Siria o de Palestina o de otros donde se asentaron. De hecho, una posible explicación de que los primeros filisteos abandonaran tan rápidamente su cultura egea podría ser que se casaron con los cananeos, y que adoptaron sus divinidades y aprendieron su idioma. Un grupo de mujeres tiene una especial importancia en la historia del Mediterráneo: las esclavas, cuya suerte podía variar mucho, desde el extraordinario poder que podían llegar a ejercer en un harén otomano hasta la triste explotación y degradación de aquellas que eran utilizadas para fines sexuales o a las que se les asignaban las tareas domésticas más bajas en las villas de los prósperos romanos. Durante la Edad Media, muchos de estos esclavos, hombres o mujeres, procedían del mar Negro, pero los pobladores de las costas del Mediterráneo en el período de los corsarios de Berbería (y en muchos otros períodos) también conocieron el horror de los cazadores de esclavos que capturaban

gente de la costa, cristianos en las costas de Italia, Francia y España, y musulmanes en las costas de Marruecos, Argelia y Túnez. Cuando el rey Francisco I les permitió a los turcos visitar Marsella y ocupar Toulon en 1543, los turcos secuestraron, entre otras muchas víctimas, a las monjas de Antibes. Con todo, la relativa masculinidad del transitado Mediterráneo es algo sobre lo que conviene reflexionar; los italianos parecen haber dado en el clavo cuando lo llaman *il mare*, en oposición al francés *la mer* o, de hecho, al neutro *mare* en latín; y las principales divinidades marítimas griegas, etruscas y romanas, Poseidón, Fufluns y Neptuno, eran masculinas.

Entre todos aquellos que cruzaron el Mediterráneo, los que más cosas nos descubren suelen ser los comerciantes, y por varias razones. Una de ellas es, sencillamente, que desde que los mercaderes fenicios difundieron el arte de la escritura alfabética por todo el Mediterráneo, los comerciantes siempre han deseado dejar registradas sus transacciones; por lo tanto, sabemos mucho de ellos, sea en Puteoli, cerca de Nápoles, en la época romana, o en Génova o Venecia en la Edad Media, o en Esmirna y Livorno en la Edad Moderna. Sin embargo, el mercader precursor es, casi por definición, un forastero, alguien que cruza fronteras culturales y físicas, que descubre nuevos dioses, que oye hablar diferentes idiomas y que se encuentra expuesto (solo en muy contadas ocasiones, expuesta) a las duras críticas de los habitantes de los lugares que visita en busca de los artículos que no puede encontrar en su tierra natal. Esta imagen ambigua del mercader como un forastero deseable se encuentra ya en nuestras fuentes más antiguas. Ya hemos visto que a Homero le desagradaban los mercaderes, que mostraba su desprecio por los meros comerciantes de Fenicia, y que, paradójicamente, sugería que eran traicioneros y pecadores, pese a ensalzar los engaños de Ulises; la sensación, en cierto modo hipócrita, de que el comercio ensuciaba las manos de quien lo practi-

caba seguía siendo intensa entre los lectores patricios de Homero en la antigua Roma. Fueron los fenicios, no obstante, quienes se aventuraron hasta el sur de España, y fundaron colonias junto a los asentamientos indígenas del Mediterráneo occidental, aunque a menudo separadas de ellos; en general las fundaban en islas cercanas a la costa, fáciles de proteger, puesto que uno nunca podía saber durante cuánto tiempo las relaciones con los pueblos vecinos seguirían siendo cálidas. Entonces, cuando la colonia fenicia de Cartago se convirtió en una potencia política y económica por derecho propio, esta ciudad en auge se convirtió en el eje de nuevas redes de comunicación, un punto de encuentro cosmopolita de las culturas levantinas y norteafricanas, un lugar en el que las diferentes culturas se fusionaban, y donde puede decirse que emergió una identidad diferente, aun cuando la élite de la ciudad se siguiera denominando a sí misma «pueblo de Tiro». También la cultura griega obtuvo alguna cosa de Cartago, cuyos ciudadanos identificaron al dios fenicio Melqart con Hércules. No solo los mercaderes, sino además los dioses y las diosas cruzaron el antiguo Mediterráneo en todos los sentidos. La presencia en las costas de Italia de fenicios y griegos, individuos con una identidad cultural distintiva, actuó asimismo como el fermento que transformaría los pueblos rurales de Etruria en ciudades cuyos habitantes más ricos poseían un hambre insaciable de lo extranjero: vasijas griegas, cuencos fenicios de plata, figuritas de bronce sardas. Junto a los mercaderes que llegaban a Italia a buscar sus metales, detectamos al cabo de poco tiempo a los artesanos que viajaban hacia Occidente para instalarse en los territorios de los *barbaroi*, sabiendo que sus habilidades seguramente les harían merecedores de una mayor estima que en su tierra natal, donde cada uno de ellos no era más que uno de muchos.

En los siglos posteriores se observan unos paralelos asombrosos. Los comerciantes extranjeros son una característica evidente del Mediterráneo medieval, donde encontramos el misterioso fenómeno del mercader de gueto, el que visita territorios musulmanes o bizantinos y se encierra en una posada o en un caravasar, establecimientos que también funcionaban como almacén, capilla, horno y casa de baños; cada una de las «naciones» más importantes tenía el suyo: genovés, veneciano o catalán, entre otros. La sensación de que el mercader podría ser una fuente de contaminación religiosa y de subversión política condujo a los monarcas de Egipto a cerrar las puertas de estas posadas por la noche (las llaves se las quedaban los musulmanes del exterior). Si algo consiguió esta política fue reforzar la solidaridad y el sentido de comunidad que unía a estos comerciantes, al mismo tiempo que subrayaba las diferencias existentes entre los diversos grupos de italianos y catalanes que coexistían en una rivalidad que los emires musulmanes supieron aprovechar muy bien. También los bizantinos aislaron a los italianos en un complejo aparte amurallado durante el siglo XII, alimentando así la xenofobia en su capital que conllevaría desagradables consecuencias, los pogromos antilatinos. La idea de encerrar tras unas murallas a las comunidades diferentes no era, por tanto, ninguna novedad cuando el rey de Aragón, alrededor del año 1300, segregó por primera vez a los judíos mallorquines, y ya era bastante añeja cuando el gobierno de Venecia encerró a los judíos en el *ghetto nuovo* en el año 1516; estas comunidades de comerciantes proporcionaron un útil modelo de gueto. Las áreas cercadas, de judíos o de mercaderes europeos, eran lugares donde una cierta cantidad de privilegios, autogobierno, libertad de culto y exenciones fiscales, quedaban contrarrestados por las restricciones, la limitación de movimientos y la dependencia de las autoridades, que solían ser antojadizas, para su protección.

Hablar de judíos significa hablar de comerciantes que tenían una insólita habilidad para cruzar fronteras culturales, tanto en los primeros días del islam como durante el período del predominio de los mercaderes judíos de la Geniza de El Cairo, con sus conexiones trans y ultramediterráneas, o en la época de la expansión comercial catalana, cuando podían sacarles un gran provecho a los lazos de parentesco y comerciales que mantenían con sus correligionarios e internarse hasta lo más profundo del Sahara en busca de oro, plumas de avestruz y otros productos africanos que estaban fuera del alcance de sus compatriotas cristianos todavía bloqueados en el interior de sus complejos comerciales. Esta preponderancia y movilidad de un grupo minoritario no deja de ser un misterio. Los mercaderes judíos llevaban de regreso información sobre el mundo más allá de los puertos mediterráneos, información de la que se dejaba constancia y que, una vez recogida y anotada, se difundía por toda la Europa mediterránea y más allá en las extraordinarias cartas portuláneas y mapamundis producidos en Mallorca a finales de la Edad Media. Los comerciantes viajaban y con ellos viajaba también la información sobre el mundo físico.

El concepto del Mediterráneo como un «mar fiel», por citar el título de una colección de ensayos publicada recientemente, necesita que se tome en cuenta el papel que desempeña, el de una superficie sobre la cual se desplazaban no solo los peregrinos pobres y anónimos, sino también los misioneros carismáticos como Ramón Llull, que falleció en 1316 tras escribir cientos de libros y panfletos sobre cómo convertir musulmanes, judíos y griegos a la auténtica fe, aunque él, es necesario decirlo, nunca hubiera convertido a nadie.[2] Sin embargo, la carrera de Llull nos recuerda que la fricción y el enfrentamiento religiosos son solo parte de la imagen. Llull imitó los versos sufíes y socializó con los cabalistas; era a la vez un entusiasta misionero y un exponente de la ya anticuada convivencia ibérica, y recono-

cía que el Dios de las tres religiones abrahámicas era el mismo y único Dios. En la mente de los miembros de las comunidades religiosas que fueron expulsadas u obligadas a convertirse cuando España reafirmó su identidad católica en 1492 y años posteriores existía, además, un tipo diferente de convivencia: la de los marranos y los moriscos, judíos y musulmanes, que podían o no mantenerse fieles a su religión ancestral en privado al mismo tiempo que se esperaba de ellos que practicaran la fe católica en público. La preponderancia de los comerciantes sefardíes en el Mediterráneo de principios de la Edad Moderna es asombrosa en muchos aspectos: en su capacidad de asumir y despojarse de identidades diferentes, la de «portugueses» que podían entrar en la península ibérica y la de judíos residentes en Livorno o Ancona, y en una capacidad de cruzar fronteras culturales, religiosas y políticas que recuerda a sus antepasados de la Geniza de El Cairo de seis siglos antes. Estas identidades múltiples son un caso extremo de un fenómeno mediterráneo más ampliamente extendido: había lugares en los que las culturas se encontraban y se mezclaban, pero en el caso de estos judíos, se trataba de individuos en quienes las identidades se encontraban y se mezclaban, a menudo en medio de un cierto desasosiego.

Existe una comprensible tendencia a observar con un cierto romanticismo los puntos de encuentro del Mediterráneo, pero también debemos tener presente la realidad más sombría de los contactos transmediterráneos en, por ejemplo, principios de la Edad Moderna: el predominio, entre el siglo xv y principios del xix de los corsarios de Berbería, y la estrecha intersección entre la piratería y el comercio. Antes de la erradicación final de los corsarios berberiscos, el Mediterráneo solo había estado realmente libre de la grave amenaza que representó siempre la piratería durante el período de la hegemonía del Imperio Romano, porque Roma ejercía el control político de más o menos todas

sus costas e islas. La piratería, no obstante, deja constancia de algunos extraordinarios casos de identidad mixta: corsarios procedentes de puntos muy alejados del Mediterráneo, por ejemplo, Escocia e Inglaterra, y quienes, al menos en apariencia, adoptaron el islam y se lanzaron contra los barcos de la nación de las que ellos mismos eran oriundos. Este lado más oscuro de la historia del Mediterráneo abarca asimismo la historia de aquellos ya mencionados a quienes los piratas se llevaban de un lado a otro: los esclavos y esclavas y cautivos, aunque ellos también, igual que el historiador Polibio, desempeñaron un papel destacable en el contacto cultural entre las costas opuestas del Mediterráneo.

No deja de ser paradójico que la unidad del Mediterráneo, por lo tanto, radique en su capacidad de cambiar y girar igual que un remolino, en las diásporas de mercaderes y de exiliados, en las personas que se precipitaban a cruzar su superficie en el menor tiempo posible, intentado no entretenerse demasiado en el mar, en especial durante el invierno, época en la que las travesías se hacían peligrosas, una experiencia que vivieron los peregrinos ibn Jubayr y Felix Fabri, que tanto tiempo sufrieron en el mar. Las costas opuestas del Mediterráneo están lo bastante cercanas la una de la otra como para facilitar los contactos entre ellas, pero lo bastante apartadas como para permitir el desarrollo de sociedades distintivas, no solo bajo la influencia de los territorios de su interior, sino también bajo la influencia de la costa al otro lado del mar. Aquellos que cruzan su superficie en muy raras ocasiones son representativos de sus sociedades de procedencia. Si no son forasteros cuando emprenden el viaje, es muy probable que se conviertan en forasteros cuando se internan en otras sociedades diferentes al otro lado del mar, que lo hagan como comerciantes, como esclavos o como peregrinos. Sin embargo, su presencia, al introducir algo de la cultura de un continente en otro, aunque solo sea en sus límites exte-

riores, puede tener un efecto transformador sobre estas sociedades diferentes. El Mediterráneo, por lo tanto, se convirtió probablemente en el lugar más vigoroso de interacción entre sociedades diferentes de este planeta, y ha desempeñado un papel en la historia de la civilización humana que ha sobrepasado de largo el de cualquier otra extensión de agua.

BIBLIOGRAFÍA ADICIONAL

Una bibliografía basada en este libro sería enorme e informe. Esta breve nota se limita a indicar varias obras que tratan del Mediterráneo como un todo, aunque más a menudo de los territorios que lo rodean que del mar propiamente dicho. *The Corrupting Sea: a Study of Mediterranean History* (Oxford, 2000), de Peregrine Horden y Nicholas Purcell es la primera parte de una ambiciosa crónica de las localidades alrededor del Mediterráneo y de la interacción que mantuvieron, y se centra en la Antigüedad y principios de la Edad Media. Un valioso conjunto de ensayos editado por William Harris reflexiona sobre sus conclusiones: *Rethinking the Mediterranean* (Oxford, 2005). *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, de Fernand Braudel (trad.: M. Monteforte Roledo, W. Roces y V. Simón, Fondo de Cultura Económica, México, 1987), configuró durante toda una generación la investigación sobre el Mediterráneo, y no solo el de finales de la Edad Media y principios de la Edad Moderna. E. Paris explica muy bien el mundo del pensamiento de Braudel en *La genèse intellectuelle de l'œuvre de Fernand Braudel: «La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II» (1923-1947)*, (Atenas, 1999). S. Guarracino, en *Mediterraneo: immagini, storie e teorie da Omero a Braudel* (Milán, 2007), proporciona perspectivas adicionales sobre la historiografía del Mediterráneo. F. Tabak ofreció un denso estudio de los cambios económicos y ecológicos ocurridos en el Mediterráneo entre 1350 y 1900 en *The Waning of the Mediterranean 1550-1870: a Geohistorical Approach* (Baltimore, MD, 2008), aunque las fechas del título no hacen justicia a la extensión temporal que este autor abarca en su obra. Con relación al entorno mediterráneo, *The Nature of Mediterranean Europe: an Ecological History* (New Haven, CT, 2001), de A. Grove y O. Rackham, merece especialmente la pena e induce a la reflexión. Un libro breve pero significativo en

el marco de la tradición braudeliana es el de J. Pryor, *Geography, Technology, and War: Studies in the Maritime History of the Mediterranean 6491571* (Cambridge, 1988).

Varias recopilaciones de ensayos deberían ser añadidas a la editada por Harris: mi propio *El Mediterráneo en la historia* (trad.: D. León Gómez, Crítica, Barcelona, 2004, y ediciones en francés, turco y griego), con capítulos excelentes escritos por Torelli, Balard, Greene y muchos otros más; y la obra de J. Carpentier y F. Lebrun, *Historia del Mediterráneo* (trad.: A. Dalmau i Ribalta, Columna, Barcelona, 2008), que está bastante sesgada hacia la época moderna pero que contiene excelentes materiales originales. En el marco religioso, véanse los ensayos recopilados por A. Husain y K. Fleming, *A Faithful Sea: the Religious Cultures of the Mediterranean, 1200-1700* (Oxford, 2007). La recopilación de A. Cowan, *Mediterranean Urban Culture 1400-1700* (Exeter, 2000), está más especializada y contiene excelentes estudios de Sakellariou, Arbel, Amelang y otros; también lo está *Trade and Cultural Exchange in the Early Modern Mediterranean,* editado por M. Fusaro, C. Heywood y M.-S. Omri (Londres, 2010). miriam cooke (escrito así, con minúsculas), E. Góknar y G. Parker han editado una maravillosa colección de fuentes traducidas al inglés en *Mediterranean Passages: Readings from Dido to Derrida* (Chapel Hill, NC, 2008).

Otras crónicas más populares del Mediterráneo, a menudo bien ilustradas, son las de Sarah Arenson, *The Encircled Sea: the Mediterranean Maritime Civilisation* (Londres, 1990), que hace buen uso de la arqueología marina, y la de David Attenborough, *The First Eden: the Mediterranean World and Man* (Londres, 1987), cuya auténtica fuerza radica en las ilustraciones; ambos libros se basaron en una serie televisiva. P. Matvejević, en su *Mediterranean: a Cultural Landscape* (Berkeley y Los Ángeles, CA, 1999), ofrece reflexiones cautivadoras. John Julius Norwich, en *The Middle Sea: a History of the Mediterranean* (Londres, 2006), se

aleja mucho de las costas del Mediterráneo y no es mi libro favorito de este autor. P. Mansel, en *Levant: Splendour and Catastrophe on the Mediterranean* (Londres, 2010), examina Esmirna, Alejandría y Beirut en una era de coexistencia religiosa y étnica.

Paul Theroux en *Las columnas de Hércules* (trad.: M. A. Devoto Carnicero, Punto de Lectura, Madrid, 2010), *On the Shores of the Mediterranean* (Londres, 1984), de Eric Newby y *The Inner Sea: the Mediterranean and its People* (Londres, 1991), de Robert Fox ofrecen unas crónicas de viajes dinámicas y de ágil lectura. Por último, nadie que sienta algún afecto por el Mediterráneo puede olvidar el libro de Elizabeth David, *A Book of Mediterranean Food* (Londres, 1950), ni otras recopilaciones más recientes de la gastronomía mediterránea como la de Claudia Roden, *Mediterranean Cookery* (Londres, 1987).



1. Mnajdra, en Malta, es el lugar en el que se encuentran varios templos del cuarto y del tercer milenio antes de Cristo, construidos muy unidos, junto a unos escarpados acantilados sobre el mar; el gran templo central que aparece en la foto fue el último en ser construido.

Los templos malteses son los grandes edificios más antiguos del Mediterráneo.



2. La «dama durmiente», de 16 centímetros de longitud, conservada en el Museo de Valletta; podría representar un diosa de la tierra, o tal vez se trate de una personificación de Malta y Gozo, donde las jorobas representan las dos islas.



3. La mayor parte de las figuritas cicládicas son femeninas y podrían representar compañeras de los muertos, que fueran sirvientes o espíritus en el otro mundo.



4. Cabeza femenina de Keros, en las islas Cícladas, hecha en mármol en la primera mitad del tercer milenio antes de Cristo. Su pureza y su simplicidad son engañosas, puesto que podrían haber estado muy coloreadas.

5. Producida en Creta hacia 1500 a.C., esta pieza es una de las varias vasijas minoicas que utiliza los tentáculos y el cuerpo de un pulpo para crear un diseño fluido y naturalista, lo que significa una ruptura con los modelos egipcios y sirios para formar un estilo isleño distintivo.



6. Fresco de *c.* 1420 a.C. procedente de la tumba de Rejmir, el visir del Alto Egipto. Una de de este visir era la de organizar la llegada de los tributos desde las tierras vecinas, la imagen que se muestra aquí; en la leyenda se alardea de que «todos los territorios están sometidos a Su Majestad». Algunos de los tributos, tales como vasijas de aceite o de vino, parecen proceder de Creta, y otros objetos y animales, de los territorios más al sur.



7. Akrotiri, en Thera, fue un importante centro de comercio y de navegación antes de su destrucción en una inmensa erupción volcánica *c.* 1500 a.C. Este extraordinario fresco del siglo XVI a.C. muestra una imagen del puerto y de los barcos de remos que parten o regresan de un viaje por el Mediterráneo.



8. Máscara mortuoria de oro de Micenas, de hacia 1500 a.C., enterrada en la tumba de un príncipe. «Micenas, rica en oro», como la llamaba Homero, estaba gobernada por caudillos guerreros grecohablantes que cayeron bajo el embrujo de la cultura minoica. Estas máscaras podrían imitar a las máscaras mortuorias de los faraones, infinitamente más grandiosas.



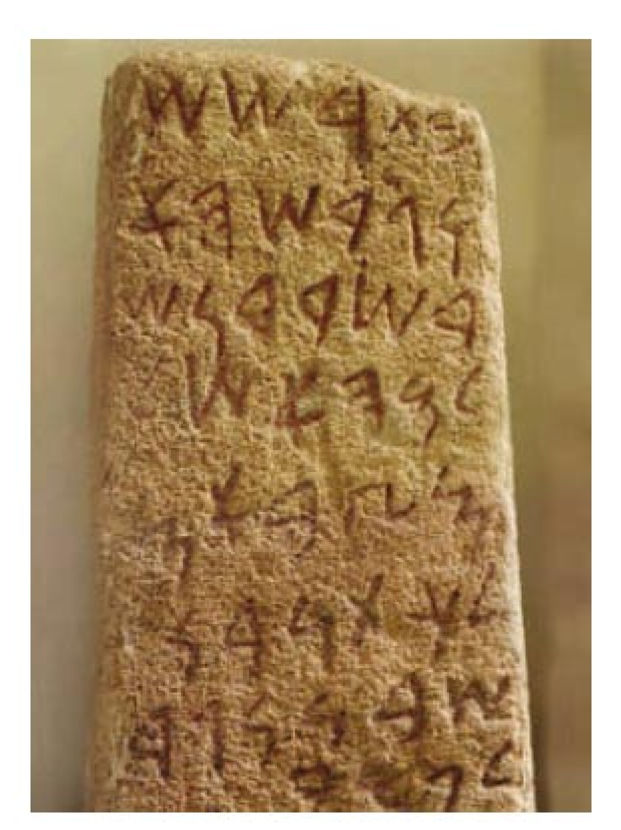
9. Al no tener el oro con el que sus antepasados egeos habían cubierto los rostros de los muertos, los primeros moldearon imágenes de sus líderes en Este rostro forma parte de un sarcófago descubierto en Beth She'an, en el norte Israel.



10. La vasija del guerrero del siglo XII de Micenas muestra una tropa de soldados llevando cascos adornados con cuernos típicos de los invasores y de los mercenarios a los que los egipcios daban el nombre de *shardana*. Otras partes de su equipo coinciden con las descripciones que hace Homero de las armaduras de sus héroes.



11. Los filisteos aparecen en los muros templo de Madinat Habu, de principios siglo XII, cuyos frisos celebran victorias atribuidas a Ramsés III sobre los con el nombre de pueblos del mar.



12. A finales del siglo IX a.C., los mercaderes fenicios fundaron un asentamiento en Nora, al sur de Cerdeña. Conmemoraron la consagración de un templo con una de las más antiguas inscripciones en alfabeto semítico que han sobrevivido en el Mediterráneo occidental.



13. Se cree que esta tablilla de piedra, o estela, grabada en Cartago alrededor del año 400 a.C., muestra la imagen de un sacerdote, que puede identificarse gracias a su característico tocado, llevando en brazos a niño hasta el lugar en el que será



14. Maqueta de barco fenicio, transformado en una lámpara y consagrado en el año 232 en el templo de Zeus Beithmares, en lo que en la actualidad es Líbano. Aunque sea de una fecha posterior, da una idea bastante precisa de la apariencia de los barcos fenicios y cartagineses.



15. Moneda de plata fenicia que muestra la imagen de un barco fenicio y de un monstruo marino que los griegos conocían con el nombre de hipocampo.



16. Batalla entre soldados de infantería griegos, u hoplitas, descrita en la vasija de Chigi, descubierta cerca de Veyes, al norte de Roma, y que se fecha alrededor del año 600 a.C. Los príncipes etruscos adquirieron cantidades prodigiosas de cerámica co-

rintia, a menudo extraordinaria.



17. Panel de las puertas de bronce del palacio real asirio de Balawat, en el norte de Irak, del siglo IX a.C. Los fenicios llevan sus tributos cruzando el Mediterráneo y por tierra hasta la corte asiria.

18. *Krater* decorado con figuras negras, de finales del siglo VI, por el artista ateniense Exequias, y que fue exportado hasta Vulci, en Etruria, donde fue descubierto en una tumba. El vaso, utilizado como copa de vino baja, ilustra la historia que narra cómo unos piratas etruscos capturan al dios del vino Dionisos, y cómo este convierte a sus captores en delfines.



19. Tumba de los cazadores y pescadores, de Tarquinia, finales del siglo VI a.C. Las escenas de este fresco etrusco revelan una fuerte influencia del arte griego jónico.



20. Tablilla de Marsiliana d'Albegna, Etruria, siglo VII a.C. Utilizada probablemente para enseñar el alfabeto, esta tabilla proporciona las primeras evidencias de la importación del alfabeto arcaico griego a Etruria; las letras estaban escritas de derecha a izquierda, igual que en fenicio, y el alfabeto contiene varias letras, como la *delta*, que la escritura etrusca abandonó porque ese sonido no existía en el habla de los etruscos.



21. «Este es el templo y este es el lugar de la estatua que el rey Thefarie Velianas ha consagrado a Uni-Astarte…» Una de las tres tablillas de oro descubiertas en 1964 en Pyrgoi, en la costa etrusca, dos escritas en etrusco y la tercera en fenicio, y que dejan constancia de la oración pronunciada por el rey de Cere a finales del siglo XV a.C.



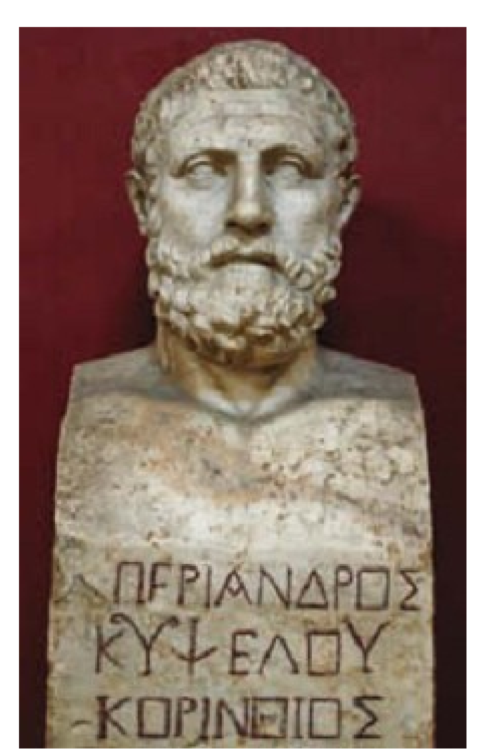
22. Tras su victoria naval sobre los etruscos en Cuma, cerca de Nápoles, en el año 474 a.C., el tirano Hierón de Siracusa consagró al santuario de Zeus en Olimpia un casco enemigo en el que había hecho grabar la siguiente inscripción: «Hierón, hijo de Deinomenes y los Siracusanos y Zeus: Tirsenio de Cuma».



23. La torre fortificada (*nuraghe*) de Orolo, en el centro de Cerdeña, es uno de los ejemplos mejor conservados de los miles de castillos prehistóricos que en el pasado salpicaron la isla; muchos, como este, estaban rodeados por pueblos. Construido entre 1500 y 900 a.C., fue ocupado durante muchos siglos después.



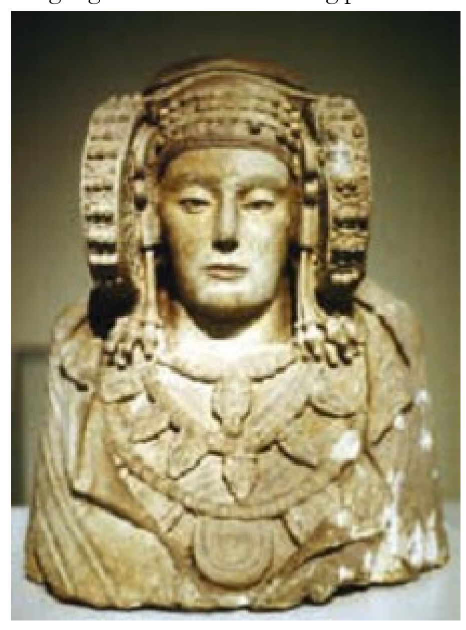
24. Los primeros sardos explotaron los minerales de su isla y fueron hábiles trabajadores del cobre. Es posible que este barco de bronce, fabricado alrededor de 600 a.C., fuera utilizado como lámpara. Se han encontrado otros ejemplos en lugares tan lejanos como Vetulonia, en Etruria.



25. Periandro gobernó Corinto entre 627 y 585 y fomentó activamente su economía. Su reputación de duro tirano quedó temperada por las alabanzas a su sabiduría y justicia.



26. Representación póstuma de Alejandro Magno como dios-sol. Alejandro visitó el del dios-sol egipcio Amón Ra en 331 a.C. quiso que los egipcios lo adoraran como a dios. Tras su muerte, durante el reinado de Ptolomeos, las antiguas ideas religiosas y griegas se fusionaron en Egipto.



27. La escultura íbera más famosa es la Dama de Elche, un busto de una sacerdotisa o de una diosa que lu ce complicada joyería, datada en el siglo IV a.C. La influencia griega es evidente, pero también se puede comparar con otras esculturas a tamaño real que dejó la extraordinaria civilización de los antiguos íberos.



28. Ptolomeo I de Egipto fomentó el culto Serapis. El dios era una ecléctica fusión Osiris y varios dioses griegos, entre ellos Zeus y Dionisos.



29. En el siglo III a.C., el general cartaginés Amílcar Barca, padre de Aníbal, construyó un imperio personal en la península y acuñó monedas que muestran una imagen suya, o del dios Melqart, coronado de laurel al estilo griego; probablemente la intención fuera la de identificar a Amílcar con el dios púnico, que se creía que era el mismo que el Hércules griego.



30. Moneda de bronce de Nerón (m. en 68 d.C.) que conmemora el comercio de cereales. La diosa Ceres sostiene espigas de trigo y se encuentra frente a Annona («cosecha»), que sostiene una también puede verse un sobre el que se ha colocado una medida de grano, y la popa de un barco de cereales.



31. Cleopatra, la última de los Ptolomeos fue una monarca culta e implacable de Egipto. Sus amoríos con Julio César y con Marco Antonio acabarían llevando el desastre a su dinastía, y a los romanos a ocupar su país.



32. Moneda del reinado de Nerón que conmemora el fin de la construcción de un nuevo puerto en Ostia. La reproducción en miniatura de los diferentes tipos de barco, observados desde varios ángulos, es extraordinaria.



33. Un gran buque de guerra romano, o quinquerreme, a punto de entrar en combate en la batalla de Actium en el año 31 a.C. Este relieve procede de Praeneste, ahora al sureste de Roma.

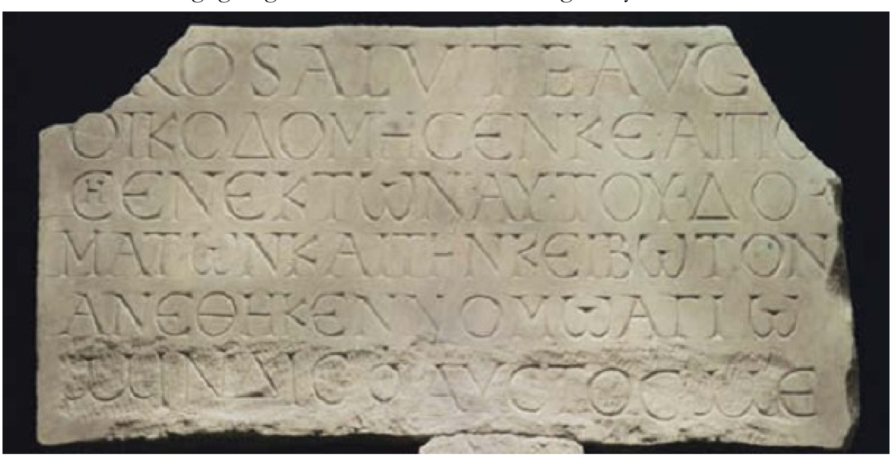


34. Este extraordinario fresco, que muestra barcos entrando y saliendo de un puerto cercano a Nápoles, posiblemente el de Puteoli, decoraba las paredes de una casa en Stabiae y quedó enterrado por la erupción del Vesubio de 79 d.C.



35. Mosaico del siglo VI de la basílica de San Apolinar de Rávena; muestra la flota bizantina en Classis, el puerto que servía a Rávena, y las impresionantes fortificaciones portuarias.

36. Cornisa de una sinagoga en Ostia que contiene la imagen del candelabro de siete brazos (*menorah*), uno de los símbolos del judaísmo a finales del Imperio Romano. La sinagoga siguió utilizándose entre los siglos I y IV.



37. Una inscripción del siglo II conmemora la construcción del arca para guardar los de la ley en la sinagoga de Ostia, financiada por Mindis Faustos; la inscripción está sobre todo en griego, la lengua de uso de los judíos de Roma, y tiene también algunas palabras en latín.



38. A principios del siglo XII se instaló en el altar mayor de la basílica de San Marcos de Venecia el magnífico altar conocido con el nombre de Pala d'Oro, o Estandarte de Oro. Este panel muestra el barco que transporta las reliquias de san Marcos hacia Venecia, después de robar los restos del santo en Alejandría en el año 828.



39. En esta imagen de 1885 puede verse a Amalfi colgando aferrada a la escarpada que alojaba a una dinámica comunidad de primeros mercaderes medievales. En el punto culminante de su influencia apenas era más que un pequeño pueblo donde los barcos varados en la playa, tal como puede verse en esta imagen. Sigue siendo una pequeña ciudad, aunque el convento, más arriba en la ladera de la montaña, se haya convertido ahora en un de lujo.



40. Los *bacini* muy esmaltados que adornan varias iglesias románicas Pisa seguramente al sol, proclamando los éxitos de los mercaderes pisanos que se internaron en los territorios musulmanes, de donde se trajeron el conocimiento para la producción de estas piezas. Este *bacino*, posiblemente mallorquín, muestra la imagen de un barco musulmán a toda vela, acompañado por otra embarcación más pequeña.



41. Los caravasares eran construcciones rodeadas de dos pisos de arcadas alrededor de un cuadrángulo. El caravasar real en la Acre de los cruzados, ahora llamado «posada de las columnas» (*Khan al-Umdan*), donde se recaudaban los impuestos sobre las mercancías, fue reconstruido por los turcos, aunque ha conservado bien su forma original.



42. Cuatro magníficos caballos, obra de antiguos artesanos griegos, adornaban el hipódromo de Constantinopla y formaron parte del botín que se llevaron los venecianos tras el asalto y saqueo de la ciudad durante la Cuarta Cruzada. Hasta que empezaron a deteriorarse, ocuparon un lugar destacado en la entrada de la basílica de San Marcos.



43. El erudito musulmán, príncipe Idrisi, de Ceuta, prestó servicio como geógrafo a los reyes normandos de Sicilia. Aunque no han sobrevivido manuscritos del siglo XII de su trabajo, este mapa tardomedieval posiblemente sea una copia de uno dibujado por Idrisi. El sur está en la parte superior, de modo que el Mediterráneo queda en el segmento inferior derecho, con el Adriático adentrándose profundamente en la masa de tierra europea.



44. Detalle de una carta portulánea de principios del siglo XIV realizada en Mallorca. Cerdeña está situada en el centro, y Mallorca destaca llamativamente por la bandera de su rey catalán. Los topónimos abarrotan las costas.



45. Pinturas murales del siglo XIII que muestran una imagen de la conquista de Ciutat de Mallorca en 1229 por los soldados del rey Jaime I de Aragón. Estos acontecimientos fueron celebrados en el *Llibre dels Feyts* del rey Jaime, escrito en catalán, la primera autobiografía de la Edad Media.



46. Aigues-Mortes, que significa «aguas muertas», fue fundada en los límites de Camargue como una base para el comercio francés en el Mediterráneo y como punto de partida de los con destino a Oriente. La mayor parte de sus muy bien conservados edificios datan de principios del siglo XIV, un momento en el que la ciudad ya funcionaba como el puerto de su antigua rival, Montpellier, que se encontraba bajo hegemonía mallorquina.

47. Génova encajada entre los Alpes ligures y el mar; la *Crónica de Nuremberg* de Hartmann Schedel, impresa en 1493, transmite bien la masa de edificios, torres e iglesias amontonados junto al puerto de la ciudad, incluyendo (arriba en el centro) la imponente puerta construida cuando la ciudad se vio amenazada por el emperador alemán Federico Barbarroja a mediados del siglo XII.



48. Dubrovnik vista desde el sureste, con su impresionante línea de murallas del siglo XV. El puerto, apenas visible, se encuentra al otro lado, y uno de los altos edificios de la derecha era un almacén de cereales. La ciudad está dividida en dos por la calle conocida con el nombre de Placa o Stradun, que termina a la derecha junto al centro de pesaje, o Palacio Sponza, que ahora alberga los numerosos archivos de la ciudad; el barrio judío se encuentra a la izquierda del palacio.



49. En el siglo XV, Manises, en el interior del reino de Valencia, era el gran centro de producción de cerámica esmaltada decorada. Este cuenco lleva el escudo de armas de la familia degli Agli de Florencia; los patricios italianos ávidos compradores de estas piezas hispano-moriscas. Inspirados por la tecnología de los ceramistas los alfareros cristianos llegarían a dominar la producción, pero había también otros talleres donde musulmanes y cristianos juntos.



50. Esta maqueta votiva de un carguero, una pieza única que se conserva de la Edad Media, se encontraba antes en una iglesia de Mataró, en Cataluña. Tiene casi 120 cm de largo y más de 50 cm de ancho, y se fecha hacia 1420; está hecha en parte de madera de morera del Mediterráneo, y el casco está construido mediante tablones solapados, al estilo mediterráneo.



51. La magnífica lonja de Valencia, construida entre 1483 y 1498. Este salón de altísimas columnas se solía utilizar para las transacciones comerciales, mientras en otra de las salas celebraban sesión los jueces. La inscripción que glorifica el comercio honesto puede verse a lo largo de la cornisa.



52. El código de ley marítima conocido como *Consulado del mar* dictó la ley comercial en Valencia y entre los comerciantes catalanes de ultramar. Una edición impresa apareció en 1494. Este manuscrito anterior muestra una imagen del rey Alfonso el Magnánimo (m. 1458) rodeado de sus cortesanos, un recordatorio de que el rey y los comerciantes trabajaron unidos para crear un imperio político y comercial en el Mediterráneo.



53. Mehmet II, sultán otomano conocido con el sobrenombre de «el Conquistador« (*fatih*), en reconocimiento de su conquista de Constantinopla. Fascinado la cultura italiana, hizo llamar a su corte al artista italiano Giovanni Bellini, que pintó este retrato poco antes de la muerte del sultán, en 1481.



54. Hacia el final de su vida, Mehmet emprendió una expedición contra la latina enviando su a Otranto, donde invadió el sur de Italia, aunque no consiguió conquistar Rodas 1480. En esta imagen, un miniaturista francés celebra la derrota de los turcos, que se vieron obligados a una rendición con los del Hospital, cuya puede verse a lo largo las murallas y en la cima de la fortaleza marítima



55 y 56. Hisr (izquierda), también conocido como Jayretin y como Barbarroja (m. 1546), de los más implacables corsarios berberiscos; desde Argel, donde tenía su puerto de lanzó ataques contra Menorca e Italia; pasó un invierno en Toulon invita-

do por el rey I de Francia. Esta pintura fue obra de Nakkep Reis Hayda, quien había servido en el mar. Andrea Doria (derecha) procedía de una de las más destacadas familias genovesas. Entró al servicio del rey de Francia pero lo abandonó más tarde, en 1528, para pasar al de Carlos V. Fue un duro rival de Jayretin Barbarroja y logró victorias muy significativas, como la recuperación de Corón, en el sur de Grecia, en 1532.



57. Jayretin mandó una flota otomana a Túnez después del estallido de una guerra de sucesión en 1534. Carlos V intervino y reconquistó Túnez en 1535; los españoles construyeron un fuerte, que todavía se mantiene en pie, en el lago de Túnez, cerca de Goleta. Esta imagen es una viñeta de una serie de tapices y muestra la captura de Goleta por los españoles.



58. Unos 150.000 moriscos, españoles de ascendencia musulmana, fueron expulsados entre 1609 y 1614, aun cuando algunos afirmaran ser devotos cristianos. Esta pintura muestra su partida por mar desde Vinaroz, un próspero puerto al norte de la ciudad de Valencia.



59. Pintura veneciana que deja constancia de la victoria de una pequeña escuadra sobre 17 barcos turcos en aguas de Creta en mayo de 1661. En aquel momento, los venecianos habían perdido la segunda y la tercera ciudad de Creta y conservaban Candia (Heraklion); perdieron la isla en 1669.

60. Asalto francés contra Mahón, en Menorca, controlada por los británicos, en 1756. En primer plano puede verse el fuerte de San Felipe, en el acceso al puerto natural más del Mediterráneo. Francia consideraba que la presencia de los británicos cerca de Toulon significaba una amenaza a su flota mediterránea.



61. Ejecución del almirante Byng el 14 de marzo de 1757 en el alcázar de popa del buque HMS *Monarch*. Byng fue la cabeza de turco del gobierno y del Almirantazgo británicos, que le habían encomendado la imposible misión de liberar Menorca con

una cantidad inadecuada de barcos y de tropas. Según la famosa frase de Voltaire, Byng fue ejecutado *pour encourager les autres*.



62. Almirante Fyodor Ushakov (1744-1817), comandante de la flota rusa en el Mediterráneo, que conquistó las islas Jónicas arrebatándoselas a Francia. En el año 2000 fue nombrado el santo patrón de la armada rusa.



63. Vizconde Hood, comandante de la flota británica en el frente mediterráneo desde 1793. Igual que Nelson, era hijo de un religioso. Bajo su mando, los británicos ocuparon Toulon y pusieron a Córcega bajo la hegemonía de la corona inglesa.



64. El aristócrata alemán Ferdinand von Hompesch fue el último gran maestre de la Orden Militar Soberana de Malta, o Caballeros de San Juan, que gobernó Malta. Elegido en julio de 1797, su mandato apenas duró un año, antes de que Napoleón se apoderara de la isla.



65. Stephen Decatur fue el primer héroe naval estadounidense, y los barcos de guerra norteamericanos todavía llevan su nombre. En 1803 y 1804 condujo sendos ataques contra el puerto de Trípoli en Libia; sus actos simbolizaron la victoria del valor estadounidense sobre la fuerza bruta de los piratas berberiscos.



66. Port Said fue una nueva ciudad construida para prestar servicio al canal de Suez. En esta fotografía, de hacia 1880, pueden verse barcos que esperan para entrar en el canal. El buque en el centro es un acorazado que combina propulsión a vapor y a vela.

67. Trieste, con su heterogénea población de germano e italohablantes y eslavos, de cristianos y judíos, dio acceso al Mediterráneo al imperio austrohúngaro. Esta fotografía, de hacia 1890, muestra el muelle propiedad de la Lloyd Austriaco, la compañía naviera más importante de la ciudad, cuyos accionistas principales procedían de toda una variedad de orígenes étnicos.



68. La Plaza Mayor, también conocida como plaza de Mehmet Alí, de Alejandría en la década de 1910. Expresaba con claridad el deseo de convertir Alejandría una ciudad europea situada junto a África; en ella estaba instalado el tribunal internacional que trataba asuntos comerciales, y allí fue donde el coronel Nasser pronunció un incendiario discurso en 1956, en el que anunció la nacionalización del canal de Suez.



69. Ilustraciones como esta, publicada en una revista francesa en octubre de 1911, reforzaban la imagen que los italianos estaban intentado dar de la ocupación de Libia, hasta entonces en poder de los turcos: se trataba de parte de una misión civilizadora europea. La mera presencia de los oficiales italianos, inspirados por la diosa que porta la llama de la libertad, basta para hacer huir a los asustados, cobardes y primitivos indígenas.



70. La negativa de la armada francesa a unirse a la flota británica o a retirarse a aguas neutrales condujo a Churchill a autorizar el ataque contra los buques de guerra franceses amarrados en Mers el-Kebir en octubre de 1940. El resentimiento contra los actos de los británicos desembocó no solo en la ruptura final de las relaciones diplomáticas, sino que, además, deterioró las relaciones entre los vencidos franceses y Gran Bretaña durante la mayor parte de la segunda guerra mundial.

71. En julio de 1943, tropas británicas desembarcaron en Sicilia, en la primera fase de una campaña en la que los ejércitos aliados avanzarían muy despacio por la península italiana. Los falsos ataques contra Cerdeña llevaron a los alemanes a imaginar que esa isla, y no Sicilia, era el objetivo de los aliados.



72. Barco transportando a 4.500 refugiados judíos procedentes del centro y del este de Europa a su llegada al puerto de Haifa el 7 de octubre de 1947, después de su captura por las autoridades británicas. Muchos de los que intentaban llegar a Palestina fueron enviados a campos de refugiados en Chipre.



73. Charles de Gaulle, tras acaudillar el ejército francés durante la segunda guerra mundial, se hizo con el poder en 1958 cuando la Tercera República intentaba enfrentarse al problema del dominio francés en Argelia, que al principio de Gaulle había prometido mantener. Esta imagen muestra su visita en junio de 1958 a Argelia, donde fue recibido por unos encantados colonos franceses.



74. A partir de la década de 1960, España supo explotar el auge de los paquetes aunque más tarde lamentaría sus efectos: hoteles, restaurantes y bares de hormigón en las costas, y las abarrotadas playas, como esta de Lloret de Mar, en Cataluña. Esce-

nas similares pueden verse con regularidad en puntos de Francia, Italia, Grecia, Chipre e Israel.



75. A finales del siglo XX, los territorios mediterráneos de la UE se habían convertido en una frontera estrechamente vigilada a través de la cual se controlaba con gran severidad el movimiento de inmigrantes procedentes de África y Asia. En esta imagen, un grupo de inmigrantes de África intenta llegar a suelo español cerca del estrecho de Gibraltar.

LISTA DE ILUSTRACIONES

14. Maqueta de barco fenicio (Museo Arqueológico Nacional de Beirut. Fotografía: Philippe Maillard/akg-images)

15. Moneda de plata fenicia (Museo Arqueológico Nacional de Beirut. Fotografía: akg-images/Erich Lessing)

16. Vaso de Chigi encontrado cerca de Veyes, *c.* 600 a.C. (Museo Nazionale di Villa Giulia, Rome. Fotografía: akg-images/Nimatallah)

17. Panel procedente de las puertas de bronce del palacio real asirio, Balawat, *c.* siglo IX a.C. (Museo del Louvre, París. Fotografía: akg-images/Erich Lessing)

18. *Krater* de Dionisos, finales del siglo VI a.C. (Staatliche Antikensammlung & Glypothek, Munich. Fotografía: akg-images)

19. Fresco de Tarquinia, finales del siglo VI a.C. (akg-images/ Nimatallah)

20. Marsiliana *abecedarium,* Etruria, siglo VII a.C. (Museo Arqueológico de Florencia. Fotografía: akg-images/Album/Oronoz)

21. Tablilla de oro, Pyrgoi, finales del siglo VI a.C. (Museo Nazionale di Villa Giulia, Roma. Fotografía: akg-images/Nimatallah)

22. Casco etrusco (The Trustees of the British Museum)

23. Torre de Orolo, Cerdeña (akg-images/Rainer Hackenberg)

24. Barco de bronce sardo, *c.* 600 a.C. (Museo Archeologico Nazionale, Cagliari. Photo: akg-images/Electra)

25. Busto de Periandro (Museo Vaticano)

26. Busto de Alejandro Magno (Print Collector/Heritage-Images/ Imagestate)

27. La Dama de Elche (ullstein bild - United Archives)

28. Busto de Serapis (akg-images/ullstein bild)

29. Moneda cartaginesa con la imagen de Melqart (The Trustees of the British Museum)

30. Moneda de bronce de Nerón (The Trustees of the British Museum)

31. Moneda de Cleopatra (The Trustees of the British Museum. Fotografía: akgimages/Erich Lessing)

32. Moneda de Nerón que conmemora la terminación del puerto de Ostia (The Trustees of the British Museum)

33. Relieve de un quinquerreme romano, Praeneste, ahora Palestrina (akg-images/ Peter Connolly)

34. Fresco de un puerto cerca de Nápoles, posiblemente Puteoli (Museo Archeologico Nazionale de Nápoles. Fotografía: akg-images/Erich Lessing)

35. Mosaico del siglo VI que muestra la flota bizantina en Classis, de la basílica de San Apolinar de Rávena (akg-images/ Cameraphoto)

36. Cornisa de la sinagoga de Ostia, siglo II (Fotografía: Setreset/Wikimedia Commons)

37. Inscripción de la sinagoga de Ostia (akg-images)

38. Panel de la Pala d'Oro, basílica de San Marcos de Venecia (akg-images/ Cameraphoto)

39. Vista de Amalfi, 1885 (Archiv für Kunst und Geschichte, BerlínFotografía: akg-images)

40. *Bacino* mallorquín (Museo Nazionale di San Matteo, Pisa)

41. Khan al-Umdan, Acre, Israel (Fotografía: Ariel Palmon/ Wikimedia Commons)

42. La cuadriga de Venecia (Mimmo Jodice/CORBIS)

43. Mapa de finales de la Edad Media, según Idrisi (Wikimedia Commons)

44. Carta portulánea mallorquina, principios del siglo XIV (British Library)

45. Pintura mural que muestra una imagen de la conquista de la ciudad de Mallorca en 1229 (Museu de Catalunya, Barcelona. Fotografía: akg-images/Bildarchive Steffens)

46. Aigues-Mortes, Camargue, Francia (Photo: Bertrand Rieger/ Hemis/Corbis)

47. Génova, tal como la describe la crónica de Nuremberg, *Liber Chronicarum* de Hartmann Schedel en 1493 (con permiso del decano de Gonville and Caius College, Cambridge)

48. Dubrovnik (Fotografía: Jonathan Blair/Corbis)

49. Cuenco de Manises (Victoria and Albert Museum, Londres)

50. Maqueta votiva de un carguero, *c.* 1420 (Maritime Museum, Rotterdam)

51. La bolsa de comercio en Valencia (Fotografía: Felivet/Wikimedia Commons)

52. Una de las primeras copias manuscritas del *Libro del Consolat* (Album/ Oronoz/akg-images)

53. Retrato de Mehmet II por Giovanni Bellini (akg-images/Erich Lessing)

54. Miniatura francesa del asedio de Rodas (detalle) (The Granger Collection, Nueva York)

55. Retrato del almirante Khair-ed-din, 1540, por Nakkep Reis Haydar 1 (Topkapi Palace Museum, Istanbul, Turkey/The Bridgeman Art)

56. Retrato de Andrea Doria (Palazzo Bianco, Génova. Fotografía: akg-images/ Electra)

57. Dibujo que muestra la conquista de Goleta por los españoles (akg-images/Erich Lessing)

58. La expulsión de los moriscos, 1613, por Pere Oromig y Francisco Peralta (ullstein bild - Aisa)

59. Victoria naval veneciana sobre Turquía en 1661, por un artista anónimo de la escuela veneciana (Museo Correr, Venecia. Fotografía: akg-images/Erich Lessing)

60. El asalto contra Mahón, 1756, por un artista francés anónimo (Musée de la Marine, París. Fotografía: akg-images/Erich Lessing)

61. La ejecución del almirante Byng, *c.* 1760, escuela británica (National Maritime Museum, Greenwich, Londres)

62. Retrato del almirante Fyodor Ushakov por un artista anónimo del siglo XIX (Museo Naval Central, San Petersburgo. Fotografía: akg-images/RIA Novosti)

63. Retrato del almirante Samuel Hood, 1784, por James Northcote (National Maritime Museum, Londres/The Bridgeman Art Library)

64. Retrato de Ferdinand von Hompesch, atribuido a Antonio Xuereb, Palacio Presidencial de Valletta (Malta) (Fotografía por cortesía de Heritage Malta)

65. Retrato de Stephen Decatur, *c.* 1814, por Thomas Sully (Atwater Kent Museum of Filadelfia/cortesía de la colección de la Historical Society de Pennsylvania / The Bridgeman Art Library)

66. Port Said, 1880 (Wikimedia Commons)

67. El muelle de Lloyd, Trieste, *c.* 1890 (adoc-photos)

68. La Plaza Mayor, o plaza Mehmet Alí de Alejandría, *c.* 1915 (Werner Forman Archive/Musées Royaux, Bruselas/Heritage-Images/Imagestate)

69. La ocupación italiana de Libia 1911 (akg-images)

70. El ataque contra los barcos franceses atracados en Mers el-Kebir, octubre de 1940 (Fotografía: Bettmann/Corbis)

71. Tropas británicas desembarcan en Sicilia, 1943 (Imperial War Museum, Londres, A17918)

72. Barcos llevando a bordo refugiados judíos, Haifa, 1947 (akg-images/Israelimages)

73. Charles de Gaulle en Argelia, 1958 (akg-images/Erich Lessing)

74. Escena de playa en Lloret de Mar (Frank Lukasseck/Corbis)

75. Inmigrantes ilegales de África intentan desembarcar en suelo español (EFE/J. Ragel)

p. 683 Tira cómica del periódico *Falastin* (M. LeVine, *Overthrowing Geography: Jaffa, Tel Aviv, and the Struggle for Palestine, 1880-1948*, Berkeley y Los Ángeles, CA, 2005).

GUARDAS: *The Brig*, por Gustave Le Gray (V&A Images/Victoria and Albert Museum, Londres).

Notas

* 1 nudo equivale a una velocidad de 1,852 kilómetros por hora (*N. de la t.*).

* Referencia al poema de Lord Byron «Sennacherib's destruction» («La destrucción de Senaquerib»), publicado en 1815 en la obra *Hebrew Melodies*, en cuyo primer verso se lee: «The Assyrian came down like the wolf on the fold» (los asirios cayeron sobre ellos como el lobo sobre el aprisco). (*N. de la t.*)

* La «gran gira», el itinerario del viaje por Europa continental que solían emprender las clases adineradas a partir de aproximadamente el siglo XVIII. (*N. de la t.*)

* El Institute of Advanced Studies es una institución privada estadounidense de Princeton (Nueva Jersey) dedicada, principalmente, a la investigación científica en diversos ámbitos Allí trabajaron Albert Einstein y John von Neumann. El All Souls College es una institución universitaria integrada en la Universidad de Oxford. Ambas instituciones solo admiten miembros que han acabado estudios de posgrado, All Souls, dos nuevos miembros cada año, y el IAS unos 190. Ninguna de las dos instituciones imparte clases o concede diplomas, sino que están dedicadas exclusivamente a la investigación. (*N. de la t.*)

* En el momento de esta traducción, ya expresidente de Francia. (*N. de la t.*)

* En francés en el original. Referencia al *Candide* de Voltaire. (*N. de la t.*)

* Una fanega es una unidad de volumen que equivale aproximadamente a unos 55,5 litros (*N. de la t.*).

* Unos 1.850 kilómetros. (*N. de la t.*)

1. Fernand Braudel, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, trad.: M. Monteforte Roledo, W. Roces y V. Simón, Fondo de Cultura Económica, México, 1987, pp. 583, t. 2, p. 1244; P. Horden, and N. Purcell, *The Corrupting Sea: A Study of Mediterranean History*, Oxford, 2000, p. 36.

2. Paris, E., *La Genèse intellectuelle de l'oeuvre de Fernand Braudel: «La Mediterranée et le monde méditerranéeen à l'epoque de Filippe II»* (1923-1947), Atenas, 1999, pp. 64, 316.

3. J. Pryor, *Geography, Technology, and War: Studies in the Maritime History of the Mediterranean 649-1571*, Cambridge, 1988, pp. 7, 21-24; Horden and Purcell, *Corrupting Sea*, pp. 138-139.

4. Pryor, *Geography, Technology, and War*, pp. 12-13.

5. Ibíd., p. 14, fig. 2.

6. Ibíd., p. 19.

7. Ibíd., pp. 12-24; C. Delano Smith, *Western Mediterranean Europe: a Historical Geography of Italy, Spain an Southern France since the Neolithic*, Londres, 1979.

8. Véase F. Tabak, *The Waning of the Mediterranean 1550-1870: a Geohistorical Approach*, Baltimore, MD, 2008, y Braudel, *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II*, trad. al inglés de S. Reynolds, 2 vols., Londres, 1972-1973, vol. 1,

pp. 267-275; C. Vita-Finzi, *The Mediterranean Valleys: Geological Change in Historical Times*, Cambridge, 1969.

9. A. Grove y O. Rakham, *The Nature of Mediterranean Europe: an Ecological History*, New Haven, CT, 2001; O. Rackham, «The physical setting», en D. Abulafia (ed.) *The Mediterranean in History*, Londres y Nueva York, 2003 [hay trad. cast.: *El Mediterráneo en la historia*, trad.: D. León Gómez, Crítica, Barcelona, 2004], pp. 32-61.

10. Pryor, *Geography, Technology, and War*, pp. 75-86.

11. S. Orvietani Busch, *Medieval Mediterranean Ports: the Catalan and Tuscan Coasts, 1100-1235*, Leiden, 2001.

1. D. Trump, *The Prehistory of the Mediterranean*, Harmondsworth, 1980, pp. 12-13.

2. E. Papagopoulou y T. Strasser en *Hesperia*, vol. 70 (2010).

3. C. Finlayson, *The Humans Who Went Extinct: Why Neanderthals Fied out and We Survived*, Oxford, 2009.

4. L. Bernabò Brea, *Sicily before the Greeks*, Londres, 1957, pp. 23-36; R. Leighton, *Sicily before History: an Archaelogical Surve fromt the Paelolithic to the Iron Age*, Londres, 1999.

5. Trump, *Prehistory of the Mediterranean*, p. 19.

6. Ibíd., p. 20.

7. S. Wachsmann, «Paddled and oared ships before the Iron Age», en J. Morrison (ed.), *The Age of the Galley*, Londres, 1995, p. 10; C. Perlès, *The Early Neolithic in Greece: the First Farming Communities in Europe*, Cambridge, 2000, p. 36; R. Torrence, *Production and Exchange of Stone Tools: Prehistoric Obsidian in the Aegean*, Cambridge, 1986, p. 96; C. Broodbank, *An Island Archaelogy of the Early Cyclades*, Cambridge, 2000, pp. 114-115.

8. W. F. Albright, *The Archaeology of Palestine*, Harmondsworth, 1949, p. 38; Trump, *Prehistory of the Mediterranean*, pp. 24-26.

9. C. F. Macdonald, *Knossos*, Londres, 2005, p. 3.

10. Torrence, *Production and Exchange*, pp. 96, 140-163.

11. C. Renfrew, en *Malta before History: The World's oldest Freestanding Stone Architecture*, ed. D. Cilia, Sliema, 2004, p. 10.

12. A. Pace, «The building of Megalithic Malta», en Cilia, *Malta before History*, pp. 19-40.

13. J. Evans, *Malta, Ancient Peoples and Places*, Londres, 1959, pp. 90-91.

14. A. Pace, «The sites», y A. Bonnano, «Rituals of life and rituals of death», en Cilia, *Malta before History*, pp. 72-74, 82-83, 272-279.

15. Evans, *Malta*, p. 158.

16. D. Trump, «Prehistoric pottery», en Cilia, *Malta before History*, pp. 243-247.

17. Bernabò Brea, *Sicily before the Greeks*, pp. 38-57.

18. Leighton, *Sicily before History*, p. 65.

19. Trump, *Prehistory of the Mediterranean*, p. 80.

20. Wachsmann, «Paddled and oared ships», p. 10; C. Broodbank y T. Strasser, «Migrant farmers and the Neolithic colonization of Crete», *Antiquity*, vol. 65 (1991), pp. 133-145; Broodbank, *Island Archaelogy*, pp. 96-105.

21. Trump, *Prehistory of the Mediterranean*, pp. 55-56.

1. R. L. N. Barber, *The Cyclades in the Bronze Age*, Londres, 1987, pp. 62-63.

2. C. Broodbank, *An Island Archaelogy of the Early Cyclades*, Cambridge, 2000, pp. 301-306; Barber, *Cyclades*, pp. 136-137.

3. C. Renfrew, *The Cycladic Spirit*, Londres, 1991, p. 18; J. L. Fitton, *Cycladic Art*, Londres, 1989.

4. F. Matz, *Crete and Early Greece*, Londres, 1962, p. 62.

5. Broodbank, *Island Archaelogy*, pp. 99-102; Renfrew, *Cycladic Spirit*, p. 62.

6. C. Moorehead, *The Lost Treasures of Troy*, Londres, 1994, pp. 84-86; J. Latacz, *Troy and Homer: Towards a Solution of an Old Mystery*, Oxford, 2004.

7. C. Blegen, «Troy», *Cambridge Ancient History*, vols. 1 y 2, rev., ed., fascículo preimpresión, Cambridge 1961, p. 4.

8. D. Easton, «Introduction», en C. Blegen, *Troy*, 2.a ed., Londres, 2005, p. xxii.

9. Blegen, *Troy*, pp. 25-41; T. Bryce, *The Trojans and Their Neighbours*, Londres, 2006, pp. 30-40.

10. Blegen, Troy, p. 40; Bryce, *Trojans*, p. 40; Matz, *Crete and Early Greece*, p. 37; L. Bernabò Brea, *Poliochni, città preistorica nell'isola di Lemnos*, 2 vols, Roma, 1964-1971; S. Tiné, *Poliochni, the Earliest Town in Europe*, Atenas, 2001.

11. Latacz, *Troy and Homer*, p. 41

12. Blegen, *Troy*, pp. 47-48, 55.

13. Ibíd.

14. Moorehead, *Lost Treasures*, pp. 128-130.

15. Bryce, *Trojans*, pp. 51-56; Blegen, *Troy*, pp. 56-61, 77-84, que observa los comentarios de Easton, Ibíd., p. xvii.

16. Tucídides, *Guerra del Peloponeso*, I:4.

17. Matz, *Crete and Early Greece*, pp. 57-58, 69.

18. A. Morpurgo Davies, «The linguistic evidence: is there any?», en *The End of the Early Bronze Age in the Aegean*, ed. G. Cadogan, Leiden, 1986, pp. 93-123.

19. R. Castleden, *Minoans: Life in Bronze Age Crete*, Londres, 1990, pp. 4-7; C. F. Macdonald, *Knossos*, Londres, 2005, pp. 43-47.

20. Matz, *Crete and Early Greece*, p. 57; Castleden, *Minoans*, p. 69; Macdonald, *Knossos*, pp. 43-47.

21. Macdonald, *Knossos*, pp. 50-52; Castleden, *Minoans*, p. 69, fig. 18 (plano de Gournia), p. 112.

22. Según un informe en *Archaelogy* (Archaelogical Institute of America), vol. 63 (2010), pp. 44-47.

23. Macdonald, *Knossos*, pp. 58-59m 87-88; Castleden, *Minoans*, pp. 169-172.

24. C. Gere, *Knossos and the Prophets of Modernism*, Chicago, IL., 2009, y el análisis en parte 5, cap. 2 más abajo.

25. Macdonald, *Knossos*, pp. 134, 173; Castleden, *Minoans*, p. 12.

26. Morpurgo Davies, «The linguistic evidence»; L. R. Palmer, *Mycenaeans and Minoans: Aegean Prehistory in the Light of Linear B Tablets*, 2.a ed., Londres 1965.

27. L. Casson, «Bronze Age Ships: the evidence o the Thera wall-paintings», *International Journal of Archaelogy*, vol. 4 (1975), pp. 3-10; Barber, *Cyclades*, pp. 159-178, 193, 196-199.

28. Barber, *Cyclades*, pp. 209-218.

29. Macdonald, *Knossos*, pp. 171-172, 192.

1. W. D. Taylour, *The Micenaeans*, Londres, 1964, p. 76.

2. Homero, *Ilíada*, 2:494-760.

3. J. Chadwick, *The Decipherment of Linear B*, Cambridge, 1958.

4. F. Matz, *Crete and Early Greece*, Londres, 1962, p. 134, lámina 32; Taylor, *Micenaeans*, láminas 3-4.

5. Taylour, *Micenaeans*, pp. 139-148.

6. Ibíd., p. 100

7. T. Bryce, *The Trojans and Their Neighbours*, Londres, 2006, pp. 100-102; J. Latacz, *Troy and Homer: Towards a Solution of an Old Mystery*, Oxford, 2004, p. 123; cf. O. R. Gurney, *The Hittites*, Londres, 1952, pp. 46-58; A. Yasur-Landau, *The Philistines and the Aegean Migration and the End of Late Bronze Age*, Cambridge, 2010, p. 180.

8. G. F. Bass, «Cape Gelidonya: A Bronze Age shipwreck», *Transactions of the American Philosophical Society*, vol. 57, parte 8 (1967); G. F. Bass, «A Bronze Age shipwreck at Ulu Burun (Kas): 1984 campaign», *American Journal of Archaeology*, 90 (1986), pp. 269-296.

9. R. Leighton, *Sicily before History: an Archaelogical Surve fromt the Paelolithic to the Iron Age*, Londres, 1999, pp. 141, 144, 147-148; L. Bernabò Brea, Sicily before the Greeks, Londres, 1957, pp. 103-108.

10. Taylour, *Micenaeans*, pp. 152-153.

11. W. D. Taylour, *Mycenean Pottery in Italy and Adjacent Areas*, Cambridge, 1958; R. Holloway, *Italy and the Aegean 3000-700 BC*, Lovaiana la Nueva, 1981.

12. Bernabò Brea, *Sicily*, pp. 138-139; cf. Holloway, *Italy and the Aegean*, pp. 7174.

13. Holloway, *Italy and the Aegean*, pp. 87, 95.

14. Taylour, *Mycenean Pottery; Holloway, Italy and the Aegean*, pp. 85-86.

15. Holloway, *Italy and the Aegean*, pp. 67, 87-89.

16. F. Stubbings, *Mycenaean Pottery frotm the Levant*, Cambridge, 1951.

17. W. Culican, *The First Merchant Venturers: the Ancient Levant in History and Commerce*, Londres, 1966, pp. 46-49.

18. Ibíd., pp. 41-42, 49-50; W. F. Albright, *The Archaeology of Palestine*, Harmondsworth, 1949, pp. 101-104.

19. Taylour, *Micenaeans*, pp. 131, 159.

20. D. Fabre, *Seafaring in Ancient Egypt*, Londres, 2004-2005, pp. 39, 42.

21. A. Gardiner, *Egypt of the Pharaos: an Introduction*, Oxford, 1961, pp. 151-158.

22. Fabre, *Seafaring in Ancient Egypt*, pp. 158-173.

23. Ibíd., p. 12-13.

24. Ibíd., p. 65-70.

25. Bryce, *Trojans*, p. 89.

26. H. Goedicke, *The Report of Wenamun*, Baltimore, MD, 1975.

27. Ibíd., p. 175-183.

28. «Las aventuras de Unamón», en *La literatura en el Egipto Antiguo (breve antología)*, Ángel Sánchez Rodríguez, Ediciones Egiptomanía S. L., Sevilla, 2003, p. 241, edición digital en www.egiptomanía.com.

29. Ibíd., p. 242.

30. Goedicke, *The Report of Wenamun*, pp. 76, 84, 87.

31. Ibíd., p. 94.

32. Ibíd., p. 126.

33. Gardiner, *Egypt*, pp. 252-257; Gurney, *Hittites*, p. 110; N. Sandars, *The Sea Peoples: Warriors of the Ancient Mediterranean 1250-1150 BC*, Londres, 1978, pp. 29-32; R. Drews, *The End of the Bronze Age: Changes in Warfare and the Catastrophe ca. 1200 BC*, Princeton, NJ, 1993, pp. 130-134.

1. C. Blegen, *Troy*, 2.a ed., Londres, 2005, pp. 92-94; T. Bryce, *The Trojans and Their Neighbours*, Londres, 2006, pp. 58-61.

2. J. Latacz, *Troy and Homer: Towards a Solution of an Old Mystery*, Oxford, 2004, pp. 20-37; cf. Bryce, *Trojans*, pp. 62-64.

3. Bryce, *Trojans*, p. 117.

4. Latacz, *Troy and Homer*, pp. 49-51, 69.

5. Ibíd., pp. 46-47, fig. 10 (mapa de las rutas comerciales).

6. Bryce, *Trojans*, pp. 104, 11.

7. O. R. Gurney, *The Hittites*, Londres, 1952, pp. 49-50; Bryce, *Trojans*, pp. 110111.

8. Gurney, *Hittites*, pp. 51-52; Bryce, *Trojans*, p. 100.

9. Latacz, *Troy and Homer*, pp. 92-100.

10. Blegen, *Troy*, pp. 124-128.

11. Véase en M. Wood, *In Search of the Trojan War*, 2.a ed., Londres, 1996, pp. 203-211, la argumentación que sostiene que el hundimiento fue la principal causa de los daños.

12. V. R. d'A. Desborough y N. G. L. Hammond, «The end of Myceanaean civilisation and the Dark AGe», *Cambridge Ancient History*, vols. 1 y 2, edición revisada, fascículo previo a la impresión, Cambridge, 1964, p. 4; N. Sandars, *The Sea Peoples: Warriors of the Ancient Mediterranean 1250-1150 BC*, Londres, 1978, p. 180.

13. Sandars, *Sea Peoples*, pp. 142-144; R. Drews, *The End of the Bronze Age: Changes in Warfare and the Catastrophe ca. 1200 BC*, Princeton, NJ, 1993, pp. 13-15.

14. L. Woolley, *A forgotten Kingdom*, Harmondsworth, 1953, pp. 163-164, 170173.

15. Blegen, *Troy*, p. 142.

16. Sandars, *Sea Peoples*, pp. 133; A. Gardiner, *Egypt of the Pharaos: an Introduction*, Oxford, 1961, pp. 284, 288; A. R. Burn, *Minoans, Philistines, ande Greeks BC 1400-900*, 2.a ed., Londres, 1968.

17. Sandars, *Sea Peoples*, pp. 106-107.

18. Ibíd., pp. 50-51; Gardiner, *Egypt*, p. 128; B. Isserlin, *The Israelites*, Londres, 1998, p. 55.

19. N. K. Sandars, *Los Pueblos del mar*, trad.: J. Alonso, Oberon, Madrid, 2005, p. 111; Gardiner, *Egypt*, pp. 265-266.

20. Drews, *End of the Bronze Age*, p. 21.

21. Sandars, *Los pueblos del mar*, p. 122; Gardiner, *Egypt*, p. 266; Isserlin, *Israelites*, p. 56, y lámina 34, frente a p. 81.

22. Drews, *End of the Bronze Age*, p. 21.

23. T. y M. Dotan, *People of the Sea: the Search for Philistines*, Nueva York, 1992, p. 95; cf. Sandars, *Sea Peoples*, pp. 134-135.

24. Sandars, *Sea Peoples*, p. 119; A. Gardiner, *El Egipto de los faraones*, trad.: E. Olcina, Laertes, Barcelona 2004, p. 312.

25. Sandars, *Los pueblos del mar*, p. 126.

26. Sandars, *Sea Peoples*, pp. 124, 134-135, 165, 178, lámina 119, lámina 124; F. Matz, *Crete and Early Greece*, Londres, 1962, lámina adicional 22; W. D. Taylour, *The Micenaeans*, Londres, 1964, lámina 7.

27. Gurney, *Hittites*, p. 54.

28. Josué, 18:1 y 19: 40-48; Jueces 5; Dothan, *People of the Sea*, pp. 115-118; Sandars, *Sea Peoples*, pp. 163-164.

29. Dothan, *People of the Sea*, p. 215.

30. Sandars, *Sea Peoples*, pp. 111-112, 200; Yasur-Landau, *Philistines and the Aegean Migration*, pp. 180, 182; cf. Gardiner, *Egypt*, p. 264.

31. C. Whitman, *Homer and the Heroic Tradition*, Cambridge, MA, 1954, pp. 5152.

32. Desborough y Hammond, «End of Mycenaean Civilisation», p. 5; también, V.R.d'A. Desborough, *The Last Mycenaeans and Their Successors*, Oxford, 1964.

33. Desborough y Hammond, «End of Mycenaean Civilisation», p. 12.

34. L. Bernabò Brea, *Sicily before the Greeks*, Londres, 1957, p. 136.

35. R. Leighton, *Sicily before History*: an Archaelogical Surve fromt the Paelolithic to the Iron Age, Londres, 1999, p. 149; también, R. Holloway, Italy and the Aegean 3000-700 BC, Lovaiana la Nueva, 1981, p. 95.

36. Dothan, *People of the Sea*, pp. 211-213.

37. W. Culican, *The First Merchant Venturers: the Ancient Levant in History and Commerce*, Londres, 1966, pp. 66-70.

38. Dothan, *People of the Sea*, láminas 5 y 6, y pp. 37-39, 53.

39. Yasur-Landau, *Philistines and the Aegean Migration*, pp. 334-345.

40. 1Samuel 17:5-7.

41. Yasur-Landau, *Philistines and the Aegean Migration*, pp. 305-306.

42. Dothan, *People of the Sea*, pp. 8, 230-254.

43. Amos, 9:7.

44. Éxodo 15:1-18; Isserlin, *Israelites*, p. 206.

45. Isserlin, *Israelites*, p. 57.

46. Drews, *End of the Bronze Age*, p. 3.

1. L. Bernabò Brea, *Sicily before the Greeks*, Londres, 1957, pp. 136-143.

2. M. E. Aubet, *The Phoenicians and the West: Politics, Colonies and Trade*, 2.a ed., Cambridge, 2001, p. 128; S. Moscati, «Who were the Phoenicians?», en S. Moscati, ed., *The Phoenicians*, Nueva York, 1999, pp. 17-19.

3. G. Markoe, *The Phoenicians*, 2.a ed., Londres, 2005, p. xviii.

4. D. B. Harden, *The Phoenicians*, 2.a ed., Harmondsworth, 1971, pp. 23-29 [hay trad. cast.: Harden, Donald, *Los fenicios*, trad.: E. A. Llobregat, Ediciones Orbis, Barcelona, 1985].

5. S. Filippo Bondi, «The origins in the East», en Moscati, *Phoenicians*, pp. 23-29.

6. Aubet, *Phoenicians and the West*, pp. 23-25.

7. Levítico, 18:21.

8. Markoe, *Phoenicians*, pp. 38-45, 121.

9. B. Isserlin, *The Israelites*, Londres, 1998, pp. 149-159, con referencia a la agricultura de los israelitas.

10. Aubet, *Phoenicians and the West*, pp. 48-49, y figura 19.

11. I Reyes 9:11-14; S. Moscati, *The World of the Phoenicians*, Londres, 1968, p. 33.

12. Markoe, *Phoenicians*, p. xx, pero falta la importancia de los cereales.

13. Ibíd., p. 37 (rey Itobaal, a principios del siglo IX); Moscati, *World of the Phoenicians*, p. 35.

14. Harden, *Phoenicians*, p. 25; cf. Tiro: Markoe, *Phoenicians*, p. 73.

15. Aubet, *Phoenicians and the West*, pp. 34-35; Markoe, *Phoenicians*, p. 73.

16. Ezequiel 27:3,27.

17. Markoe, *Phoenicians*, pp. 15-28.

18. M. L. Uberti, «Ivory and bone carving», en Moscati, *Phoenicians*, pp. 456-471.

19. Harden, *Phoenicians*, p. 49 y lámina 48.

20. Moscati, *World of the Phoenicians*, p. 36; Aubet, *Phoenicians and the West*, p. 91, fig. 27, un bajorrelieve posterior de Nimrud que muestra la imagen de dos monos.

21. 1 Reyes 9:26-28; 1 Reyes 10:22, 10:49; Markoe, *Phoenicians*, pp. 31-34; Isserlin, *Israelites*, pp. 188-189.

22. Markoe, *Phoenicians*, p. 122.

23. Génesis 44:2.

24. Aubet, *Phoenicians and the West*, pp. 80-84.

25. Moscati, *World of the Phoenicians*, pp. 137-145.

26. V. Karaegorghis, «Cyprus», en Moscati, *Phoenicians*, pp. 185-189.

27. Ibíd., p. 191; Markoe, *Phoenicians*, pp. 41-42.

28. Harden, *Phoenicians*, p. 49 y lámina 51; Moscati, *World of the Phoenicians*, pp. 40-41.

29. Cf. crónica de Tiro Ezequiel: Ezequiel 27; Isserlin, *Israelites*, p. 163.

30. Aubet, *Phoenicians and the West*, pp. 166-172, 182-191; P. Bartoloni, «Ships and navigation», en Moscati, *Phoenicians*, pp. 84-85.

31. Markoe, *Phoenicians*, pp. 116-117; R. D. Ballard y M.McConnell, *Adventures in Ocean Exploration*, Washington DC, 2001.

32. Markoe, *Phoenicians*, p. 117; cf. Aubet, *Phoenicians and the West*, p. 174.

33. Bartoloni, «Ships and navigation», pp. 86-87; Markoe, *Phoenicians*, p. 116.

34. Aubet, *Phoenicians and the West*, pp. 173-174.

35. Markoe, *Phoenicians*, pp. 118-119.

36. Ibíd., p. xxi.

37. Bartoloni, «Ships and navigation», pp. 87-89; Aubet, *Phoenicians and the West*, pp. 174-178.

38. S. Ribichini, «Beliefs and religious life», en Moscati, *Phoenicians*, p. 137.

39. Aubet, *Phoenicians and the West*, pp. 215-216; R. Miles, *Carthage Must Be Destroyed: the Rise and Fall of an Ancient Civilization*, Londres, 2010, pp. 58-59.

40. Aubet, *Phoenicians and the West*, pp. 221-226, y figuras 49 y 51.

41. Miles, *Carthage Must Be Destroyed*, p. 81.

42. Aubet, M. E., *Tiro y las colonias fenicias de Occidente*, Crítica, Barcelona, 2007, p. 203.

43. Harden, *Phoenicians*, pp. 35-36; Markoe, *Phoenicians*, pp. 81-83; crónica popular: G. Servadio, *Motya: Unearthing a Lost Civilization*, Londres, 2000.

44. Aubet, *Phoenicians and the West*, p. 238.

45. Ibíd., p. 311; también, Miles, *Carthage Must Be Destroyed*, pp. 49-54.

46. Aubet, *Tiro y las colonias fenicias de Occidente*, p. 225.

47. Aubet, *Phoenicians and the West*, pp. 279-281, 288-289.

48. Jonás 1; Isaías, 23:1; cf. 23:6, 23:14.

49. Markoe, *Phoenicians*, pp. Moscati, *World of the Phoenicians*, pp. 120-126.

50. Harden, *Phoenicians*, p. 108 y figura 34; también, láminas 15 y 38; Markoe, *Phoenicians*, pp. 143-147.

51. Markoe, *Phoenicians*, pp. 173-179; Aubet, *Phoenicians and the West*, pp. 245256 (aunque las referencias bíblicas aquí son confusas); Miles, *Carthage Must Be Destroyed*, pp. 69-73.

52. Aubet, *Phoenicians and the West*, p. 249; Harden, *Phoenicians*, lámina 35; Ribichini, «Beliefs and religious life», en Moscati, *Phoenicians*, pp. 139-141; Miles, *Carthage Must Be Destroyed*, p. 70.

1. I. Malkin, *The Returns of Odysseus: Colonisation and Ethnicity*, Berkeley y Los Ángeles, CA, 1998, p. 17.

2. Ibíd., p. 22; también, D. Briquel, *Les Pélasges en Italie: rechercehs sur l'histoire de la légende*, Roma, 1984; R. Lane Fox, *Travelling Heroes: Greeks and Their Myths in the Epic Age of Homer*, Londres, 2008 [hay trad. cast.: Robin Lane Fox, *Héroes viajeros: los griegos y sus mitos*, trad.: J. Rabasseda Gascón y T. Lozoya Elzdurdía, Crítica, Barcelona, 2009].

3. Homero, *La odisea*, 1:20, 5:291, 5:366, en *Obras completas*, trad.: F. Ximénez de Sandoval, EDAF ediciones, Madrid, 1970.

4. Malkin, *Returns of Odysseus*, pp. 4, 8.

5. En especial en los trabajos de los estudiosos franceses de Homero, Victor Bérard y su hijo Jean Bétrard: J. Bérard, *La colonisation grecque de l'Italie méridionale et de la Sicile dans l'antiquité*, París, 1975, pp. viii, 304-309.

6. Malkin, *Returns of Odysseus*, p. 186.

7. Ibíd., p. 41; M. Scherer, *The Legends of Troy in Art and Literature*, Nueva York, 1963.

8. Malkin, *Returns of Odysseus*, pp. 68-72.

9. Ibíd., pp. 68-69, 94-98; Lane Fox, *Travelling Heroes*, pp. 181-182.

10. Homero, *La odisea*, 12:289; 15:416.

11. Ibíd., 4: 120-137.

12. Ibíd., 1:180-185.

13. Ibíd., 9:105-115.

14. Ibíd., 9:275.

15. Ibíd., 9:125-129.

16. Ibíd., 1:280.

17. D. Ridgway, *The First Western Greeks*, Cambridge, 1993 (edición revisada de *L'alba della Magna Grecia*, Milán, 1984). Obras posteriores sobre los griegos occidentales: G. Pugliese Carratelli (ed.), *The Western Greeks*, Londres, 1996; V.M Manfredi y L. Braccesi, *I Greci d'Occidente*, Milán, 1996: D. Puliga y S. Panichi, *Un'altra Grecia: le colonie d'Occidente tra mito, arte e memoria*, Turín, 2005: también, Lane Fox, *Travelling Heroes*.

18. Lane Fox, *Travelling Heroes*, p. 160.

19. Ridgway, David, *El alba de la magna Grecia. Pitecusa y las primeras colonias de Occidente*, trad.: T. De Lozoya, Crítica, Barcelona, 1997, p. 125.

20. Lane Fox, *Travelling Heroes*, pp. 52-69.

21. Ibíd., p. 59.

22. Ridgway, *First Western Greeks*, p. 17; Lane Fox, *Travelling Heroes*, pp. 55-59.

23. L. Woolley, *A Forgotten Kingdom*, Harmondsworth, 1953, pp. 172-188.

24. Ridgway, *First Western Greeks*, pp. 22-24.

25. Lane Fox, *Travelling Heroes*, pp. 138-149.

26. Ridgway, *El alba de la Magna Grecia*, p. 80; Lane Fox, *Travelling Heroes*, pp. 157-158.

27. Homero, *La odisea*, 3:54.

28. Ridgway, *First Western Greeks*, pp. 57-59, 115.

29. Ibíd., pp. 111-113, y figura 29, p. 112.

30. Lane Fox, *Travelling Heroes*, pp. 169-170.

31. *Ilíada* 2: 570 - cf. Tucídides 1:13.5; J.B Salmon, *Wealthy Corinth: a History of the City to 338 BC*, Oxford, 1984, p. 1; M. L. Z. Munn, «Corinthian trade with the West in the classical period» (tesis doctoral, Bryn Mawr College, microfils de la universidad, Ann Arbor, MI, 1983-1984), p. 1.

32. Píndaro, *Odas Olímpicas,* 13, trad.: I. Montes de Oca, L. Navarro, Madrid, 1883, p. 79.

33. Tucídides 1:13.

34. Salmon, *Wealthy Corinth*, pp. 84-85, 89.

35. Ridgway, *First Western Greeks*, p. 89.

36. Aristófanes, *Tesmoforias.*

37. L. J. Siegel, «Corinthian trade in the ninth through sixth centuries BC», 2 vols., (tesis doctoral, Yale University, University Microfilms, Ann Arbor, MI, 1978), vol. 1, pp. 64-84, 242-257.

38. Tucídides, *Guerra del Peloponeso*, I:13, p. 59; Siegel, *Corinthian trade*, p. 173.

39. Herodoto, 1:18.20 y 5:92; A. Andrewes, *The Greek Tyrants*, Londres, 1956, pp. 50-51; Siegel, *Corinthian trade*, pp. 176-178; también M. M. Austin, *Greece and Egypt in the Archaic Age* (suplementos a *Proceedings of the Cambridge Philological Society*, núm. 2, Cambridge, 1970), en especial p. 37.

40. Salmon, *Wealthy Corinth*, pp. 105-106, 109-110.

41. Munn, *Corinthian trade*, pp. 6-7; Salmon, *Wealthy Corinth*, pp. 101-105, 119.

42. Woolley, *Forgotten Kingdom*, pp. 183-187.

43. Salmon, *Wealthy Corinth*, pp. 99, 120.

44. Munn, *Corinthian trade*, pp. 263-267, 323-325.

45. Salmon, *Wealthy Corinth*, p. 136.

46. K. Greene, «Technological innovation and economic progress in the ancient world: M. I. Finley reconsidered», *Economic History Review*, vol. 53 (2000), pp. 29-59, en especial 29-34.

47. Munn, *Corinthian trade*, pp. 78, 84, 95-96; cf. M. Finley, *The Ancient Economy*, Londres, 1973.

48. Andrewes, *Greek Tyrants*, pp. 45-49.

49. Herodoto, 5:92; Aristóteles, Política, 1313a35-37; Salmon, *Wealthy Corinth*, p. 197; también, Andrewes, *Greek Tyrants*, pp. 50-53.

50. Salmon, *Wealthy Corinth*, pp. 199-204.

51. C. Riva, *The Urbanisation of Etruria: Funerary Practices and Social Change 700-600 BC*, Cambridge, 2010, pp. 70-71; A. Carandini, *Re Tarquinio e il divino bastardo*, Milán, 2010.

52. A. J. Graham, *Colony and Mother City in Ancient Greece*, Manchester, 1964, p. 220.

53. Diodoro el Siciliano, 15:13.1; Munn, *Corinthian trade*, p. 35.

54. Graham, *Colony and Mother City*, pp. 218-223.

1. J. Boardman, *Preclassical: from Crete to Archaic Greece*, Harmondsworth, 1967, p. 169.

2. D. Briquel, *Origine lydienne des Étrusques: histoire de la doctrine dans l'antiquité*, Roma, 1991.

3. Herodoto 1:94.

4. Tácito, *Anales* 4:55; R. Drews, «Herodoto I.94, the drought ca. 1200 BC, and the origin of the Etruscans», *Historia*, vol. 41 (1992), p. 17.

5. D. Briquel, *Tyrrhènes, peuple des tours: Denys d'Halicarnasse et l'autochtonie des Étrusques*, Roma, 1993.

6. Dionisio de Halicarnaso 1:30.

7. M. Pallottino, *The Etruscans*, 2.a ed., Londres, 1975, pp. 78-81; sin embargo, la opinión con relación a Tarhun es mía.

8. Empezando con el *Ciba Foundation Symposium on Medical Biology and Etruscan origins*, ed. G. E. W. Wolstenholme y C. M. O'Connor, Londres, 1958.

9. G. Barbujani *et al.*, «The Etruscans: a population-genetic study», *American Journal of Human Genetics*, vol. 74 (2004), pp. 694-704; A. Piazza, A. Torroni *et al.*, «Mitochondrial DNA variation of modern Tuscans supports de Near Eastern origin of Etruscans», *American Journal of Human Genetics*, vol. 80 (2007), pp. 759-768.

10. C. Dougherty, «The Aristonothos krater: competing stories of conflicto and collaboration», en C. Doherty, y L. Kurke (eds.), *The Cultures within Ancient Greek Culture: Contact, Conflict, Collaboration*, Cambridge, 2003, pp. 35-36.

11. C. Riva, *The Urbanisation of Etruria: Funerary Practices and Social Change 700-600 BC*, Cambridge, 2010, pp. 142-146; R. Lane Fox, *Travelling Heroes: Greeks and Their Myths in the Epic Age of Homer*, Londres, 2008 [hay trad. cast.: Robin Lane Fox, *Héroes viajeros: los griegos y sus mitos*, trad.: J. Rabasseda Gascón y T. Lozoya Elzdurdía, Crítica, Barcelona, 2009], pp. 142-146.

12. Homero, *Himnos homéricos. La «batracomiaquia»*, 7 a Dionisos, 5-10, trad.: A. Bernabé Pajares, Gredos, Madrid, 2001, p. 174; véase también, M. Iuffrida Gentile, *La pirateria tirrenica: momento e fortuna,* suplementos *a Kókalos*, núm. 6, Roma y Palermo, 1983, pp. 33-47.

13. M. Cristofani, *Gli Etruschi del mare*, Milán, 1983, pp. 57-58 y lámina 37 - cf. lámina 68 (finales s. IV); G. Pettena, *Gli Etruschi e il mare*, Turín, 2002; Iuffrida Gentile, *Pirateria tirrenica*, p. 37.

14. M. Torelli, «The battle for the sea-routes, 1000-300 BC», en D. Abulafia (ed.), *The Mediterranean in History*, Londres y Nueva York, 2003, pp. 101-103.

15. Herodoto 1:57; también 4:15, 5:26; Tucídides 4:14.

16. M. Gras, *Trafics tyrrhéniens archaïques*, Roma, 1985, pp. 648-649; cf. Iuffrida Gentile, *Pirateria tirrenica*, p. 47.

17. Dionisio de Halicarnaso 1:30; se llamaban a sí mismos *Rasna*.

18. Gras, *Trafics tyrrhéniens*, p. 629; en lemnio *aviz* = *avils* en etrusco, «años».

19. Ibíd., en general, y pp. 628, 637, 650; *Il comercio etrusco arcaico*, Quaderni del Centro di Studio per l'Archeologia etrusco-italica, vol. 9, Roma, 1985; G. M. della Fina (ed.), *Gli Etruschi e il Mediterraneo: Commercio e política*, Annali della Fondazione per il Museo Claudia Faina, vol. 13, Orvieto y Roma, 2006; cf. Cristofani, *Etruschi del Mare*, pp. 56-60.

20. Gras, *Trafics tyrrhéniens*, p. 615.

21. Riva, *Urbanisation of Etruria*, p. 67; H. Hencken, *Tarquinia and Etruscan Origins*, Londres, 1968, pp. 78-64.

22. Pallottino, *Etruscans*, pp. 91-94.

23. Hencken, *Tarquinia and Etruscan Origins*, p. 99 y láminas 54, 90-93.

24. R. Leighton, *Tarquinia: an Etruscan City*, Londres, 2004, pp. 56-57; Hencken, *Tarquinia and Etruscan Origins*, pp. 66-73.

25. Hencken, *Tarquinia and Etruscan Origins*, láminas 139-141.

26. Ibíd., p. 72, figura 31c, y p. 119.

27. Dougherty, «The Aristonothos krater», pp. 36-37; Hencken, *Tarquinia and Etruscan Origins*, p. 116, 230, y láminas 76-77.

28. Cristofani, *Etruschi del Mare*, pp. 28-29 y lámina 15.

29. Hencken, *Tarquinia and Etruscan Origins*, p. 122, y lámina 138.

30. Ibíd., p. 123.

31. G. Camporeale *et al.*, *The Etruscans outside Etruria*, Los Ángeles, CA, 2004, p. 29.

32. S. Bruni, *Pisa etrusca: anatomia di una città scomparsa*, Milán, 1998, pp. 86113.

33. Camporeale *et al.*, *Etruscans outside Etruria*, p. 37; también Riva, *Urbanisation of Etruria*, p. 51 (contacto de la Edad de Bronce).

34. Gras, *Trafics tyrrhéniens*, pp. 254-390.

35. Cristofani, *Etruschi del Mare*, p. 30.

36. Hencken, *Tarquinia and Etruscan Origins*, pp. 137-141.

37. E.g. Pallottino, *Etruscans*, lámina 11.

38. D. Diringer, «La tavoletta di Marsiliana d'Albegna», *Studi in onore di Luisa Banti*, Roma, 1965, pp. 139-142; Lane Fox, *Travelling Heroes*, p. 159.

39. A. Mullen, «Gallia Trilinguis: the multiple voices of south-eastern Gaul», tesis doctoral, Universidad de Cambridge, 2008, p. 90; H. Rodríguez Somolinos, «The comercial transaction of the Pech Maho lead: a new interpretation», *Zeitschrift für Papyrologie und Epigraphik*, vol. 111 (1996), pp. 74-76; Camporeale *et al.*, *Etruscans outside Etruria*, p. 89.

40. E. Acquaro, «Phoenicians and Etruscans», en S. Moscati, ed., *The Phoenicians*, Nueva York, 1999, p. 613; Pallottino, *Etruscans*, p. 221.

41. Pallottino, *Etruscans*, p. 112 y lámina 11 (original en el Museo Nazionale Etrusco, Tarquinia); Herodoto 4:152.

42. Gras, *Trafics tyrrhéniens*, pp. 523-525.

43. Anunciado en el *Corriere della Sera* el 5 de agosto del 2010; *La Stampa*, el 6 de agosto del 2010.

44. J. D. Beazley, *Etruscan base-painting*, Oxford, 1947, p. 1.

45. Ibíd., p. 3.

46. El nombre que le da J. D. Beazley en *Attic Red-figure Vase-Painters*, 2.a ed., Oxford, 1964, p. 1.

47. Cristofani, *Etruschi del Mare*, p. 30 y lámina 13.

48. Gras, *Trafics tyrrhéniens*, pp. 393-475; Torelli, «The battle for the sea-routes», p. 117.

49. Herodoto 1:165-167.

50. Cristofani, *Etruschi del Mare*, p. 83 y láminas 54, 58; cf. O.W von Vacano, *The Etruscans in the Ancient World*, Londres 1960, p. 121.

51. L. Donati, «The Etruscans and Corsica», en Camporeale *et al.*, *Etruscans outside Etruria*, pp. 274-279.

52. Cristofani, *Etruschi del Mare*, pp. 70-84.

53. A. G. Woodhead, *The Greeks in the West*, Londres, 1962, p. 78.

54. Píndaro, *Píticas*, trad.: A. Ortega, Gredos, Madrid, 2011, 1:72-74, p. 78

55. C. y C. Picard, *The Life and Death of Carthage*, Londres, 1968, p. 81.

56. Gras, *Trafics tyrrhéniens*, pp. 514-522.

57. Diodoro el Siciliano 11:88 ·4-5; Cristofani, *Etruschi del Mare*, pp. 114-115.

58. Tucídides, *Guerra del Peloponeso*, 6:88 ·6.

59. Tucídides, *Historia de la guerra del Peloponeso*, trad.: F. Romero Cruz, Cátedra, Madrid, 2004, p. 617.

60. Leighton, *Tarquinia*, p. 133 y figura 56; Gras, *Trafics tyrrhéniens*, pp. 521, 586; Cristofani, *Etruschi del Mare*, pp. 115.

61. Cf. T. J. Dunbabin, *The Western Greeks: the History of Sicily and South Italy from the Foundation of the Greek Colonies to 480 BC*, Oxford, 1968, p. 207.

62. Citado por J. Heurgon, *Daily Life of the Etruscans*, Londres, 1964, p. 33.

63. Cristofani, *Etruschi del Mare*, p. 93.

64. C. Riva, «The archaeology of Picenum» en G. Bradley, E. Isayev y C. Riva (eds.), *Ancient Italy: Regions without Boundaries*, Exeter, 2007, pp. 96-100 (para Matelica).

65. Cristofani, *Etruschi del Mare*, p. 93.

66. Ibíd., p. 101 y lámina 66, p. 103, pp. 128-129; Heurgon, *Daily Life*, p. 140; cf. J. Boardman, *The Greeks Overseas: their Early Colonies and Trade*, 2.a ed., Londres, 1980, pp. 228-229; Cristofani, *Etruschi del Mare*, pp. 103, 129.

67. Cristofani, *Etruschi del Mare*, p. 128.

1. M. Guido, *Sardinia, Ancient Peoples and Places*, Londres, 1963, pp. 59-60; cf. M. Gras, *Trafics tyrrhéniens archaïques*, Roma, 1985, pp. 87-91.

2. M. Pallottino, *La Sardegna Nuragica*, 2.a ed., con introducción de G. Lilliu, Nuoro, 2000, pp. 109-114.

3. Ibíd., pp. 91-102.

4. Ibíd., p. 162; Guido, *Sardinia*, pp. 106-107, 142.

5. Guido, *Sardinia*, p. 56.

6. Ibíd., pp. 112-118; Pallottino, *La Sardegna Nuragica*, pp. 141-147.

7. Gras, *Trafics tyrrhéniens*, pp. 113-115, y figura 19, p. 114, también pp. 164167, figuras 29-30, y pp. 185-186.

8. Guido, *Sardinia*, pp. 172-177; Gras, *Trafics tyrrhéniens*, p. 145 (Vulci).

9. Guido, *Sardinia*, láminas 56-57; Gras, *Trafics tyrrhéniens*, pp. 115-119, 123140; Bible Lands Museum, Jerusalem, *Guide to the Collection*, 3.a ed., Jerusalén, 2002, p. 84.

10. V. M. Manfredi y L. Braccesi, *I Greci d'Occidente*, Milán, 1966, pp. 184-189; D. Puliga y S. Panichi, *Un'altra Grecia: le colonie d'Occidente tra mito, arte e memoria*, Turín, 2005, pp. 203-214.

11. Gras, *Trafics tyrrhéniens*, p. 402.

12. Herodoto 1.163-164; A. J. Graham, *Colony and Mother City in Ancient Greece*, Manchester, 1964, pp. 111-112; M. Sakellariou, «The metropolises of the western Greeds, en C. Pugliese Carratelli, ed., *The Western Greeks*, Londres, 1996, pp. 187-188; Manfredi y Braccesi, *Greci d'Occidente*, pp. 179-181, 184-185; Puliga y Panichi, *Un'altra Grecia*, pp. 203-204.

13. C. Pugliese Carratelli, «An outline of the political history of the Greeks in the West», en Pugliese Carratelli, *Western Greeks*, pp. 154-155.

14. M. Bats, «The Greeks in Gaul and Corsica», en Pugliese Carratelli, *Western Greeks*, pp. 578-580, y lámina p, 579; V. Kruta, «The Greek and Celtic worlds: a meeting of two cultures» en Pugliese Carratelli, *Western Greeks*, pp. 585-590; Puliga y Panichi, *Un'altra Grecia*, pp. 206-207.

15. J. Boardman, *The Greeks Overseas: their Early Colonies and Trade*, 2.a ed., Londres, 1980, pp. 216-217; Manfredi y Braccesi, *Greci d'Occidente*, p. 187.

16. Justino, *Epítome de las «historias filípicas» de Pompeyo Trogo*, intro., trad., y notas de J. Castro Sánchez, Gredos, Madrid, 1995, 43:4, p. 515; Manfredi y Braccesi, *Greci d'Occidente*, p. 186.

17. L. Foxhall, *Olive Cultivation in Ancient Greece: Seeking the Ancient Economy*, Oxford, 2007, y otros estudios por el mismo autor.

18. Boardman, John, *Los griegos en ultramar: comercio y expansión colonial antes de la era clásica*, trad.: A. Escohotado, Alianza, Madrid, 1975, p. 219.

19. Boardman, *Greeks Overseas*, p. 224.

20. Kruta y Bats en Pugliese Carratelli, *Western Greeks*, pp. 580-583; Boardman, *Greeks Overseas*, p. 224.

21. P. Dixon, *The Iberians of Spain and Their Relations wiht the Aegean World*, Oxford, 1940, p. 38.

22. Ibíd., pp. 35-36.

23. A. Arribas, *The Iberians*, Londres, 1963, pp. 56-57.

24. B. Cunliffe, *The Extraordinary Voyage of Pitheas the Greek*, Londres, 2001, pp. 56-57.

25. Avieno, *Ora Maritima*, ed. inglesa de J. P. Murphy, Chicago Ill., 1977; L. Antonelli, *Il Periplo nascosto: lettura stratigrafica e commento storico-archeologico dell'*Ora Maritima *di Avieno*, Padua, 1998 (con edición); F. J. González Ponce, *Avieno y el Periplo*, Écija, 1995.

26. Avieno, *Ora marítima (periplo masaliota del siglo* VI *a. de J. C.)*, 267-274, Librería Bosch, Barcelona, 1955, p. 159.

27. Ibíd., pp. 80-332, en especial, pp. 85, 113-116, 254, 308, 290-298.

28. Ibíd., pp. 390-312, 375-380, 438-448, 459-460.

29. Cunliffe, *Extraordinary Voyage*, pp. 42-48; Dixon, *Iberians of Spain*, pp. 39-40.

30. Avieno, *Ora marítima*, pp. 481-482, 485-490, 496-497, 519, 522.

31. Dixon, *Iberians of Spain*; Arribas, *Iberians*; A. Ruiz y M. Molinos, *The Archaeology ot the Iberians*, Cambridge, 1998.

32. Avieno, *Ora Maritima*, p. 133.

33. Arribas, *Iberians*, pp. 89, 93, 95, figuras 24, 27, 28 y pp. 102-104, 120, teniendo en cuenta Foxhall, *Olive Cultivation.*

34. Arribas, *Iberians*, pp. 146-149.

35. Ibíd., láminas 35-38, 52-54.

36. Ibíd., p. 160; también, láminas 22-23; Dixon, *Iberians of Spain*, pp. 106-107, 113, 115 y frontispicio.

37. Dixon, *Iberians of Spain*, p. 107.

38. Ibíd., p. 82 y lámina 12b.

39. Arribas, *Iberians*, p. 31 y lámina 21; también Dixon, *Iberians of Spain*, p. 11.

40. Dixon, *Iberians of Spain*, pp. 85-88, láminas 11.a y b.

41. Ibíd., pp. 54-60; Arribas, *Iberians*, pp. 73-87.

1. N. G. L. Hammond, *A History of Greece to 322 BC*, Oxford, 1959, p. 226.

2. Tucídides 1:5.

3. Esquilo, *Los persas*, 232-234, trad.: B. Perea Morales, Gredos, Madrid, 2010, p. 47.

4. A. R. Burn, *The Pelican History of Greece*, Harmondsworth, 1966, pp. 146-159; Hammond, *History of Greece*, pp. 176, 202; J. Morrison y J. Oates, *The Athenian Trireme: the History and Reconstruction of an Ancient Greek Warship*, Cambridge, 1986.

5. Tucídides, 1:21; Herodoto 3:122; C. Constantakopolou, *The Dance of the Islands: Insularity, Networks*, the Athenian Empire in the Aegean World, Oxford, 2007, p. 94.

6. Herodoto 5:31.

7. Burn, *Pelican History*, p. 158.

8. P. Cartledge, *The Spartans: an Epic History*, Londres, 2002, pp. 101-117.

9. Burn, *Pelican History*, p. 174 - cf. Hammond, *History of Greece*, p. 202.

10. Con relación a las cifras: W. Rodgers, *Greek and Roman Naval Warfare*, Annapolis, MSD, 1937, pp. 80-95.

11. Ibíd., p. 86.

12. Esquilo, *Los persas*, 399-405, p. 55.

13. J. Hale, *Lords of the Sea: the Triumph and Tragedy of Ancient Athens*, Londres, 2020.

14. Tucídides, *Guerra del Peloponeso*, I:14.

15. Tucídides, *Guerra del Peloponeso*, I:13 y 3:104; Constantakopolou, *Dance of the Islands*, pp. 47-48.

16. Tucídides, *Guerra del Peloponeso*,3:104; *Himnos homéricos, la «batracomiaquia», Himno a Apolo*, 145-150, intro., trad, y notas, A. Bernabé Pajares, Gredos, Madrid, 1988, p. 113.

17. Constantakopolou, *Dance of the Islands*, p. 70.

18. Exhibido en las modernas puertas de la biblioteca que lleva su nombre en la facultad de historia de la Universidad de Cambridge.

19. A. Moreno, *Feeding the Democracy: the Athenian Grain Supply in the Fifth and Fourth Centuries BC*, Oxford, 2007, pp. 28-31.

20. Aristófanes, *Horai*, fragmento 581, citado en Moreno *Feeding the Democracy*, p. 75.

21. Cf. P. Garnsey, *Famine and Food Supply in the Graeco-Roman World: Responses to Risc and Crisis*, Cambridge, 1988, y M. Finley, *The Ancient Economy*, Londres, 1973.

22. Isócrates 4: 107-109, citado en Moreno *Feeding the Democracy*, p. 77.

23. Moreno, *Feeding the Democracy*, p. 100.

24. Tucídides, *Guerra del Peloponeso*, 8:96, p. 711; df. Moreno, *Feeding the Democracy*, p. 126.

25. Herodoto 7:147.

26. R. Meiggs, *The Athenian Empire*, Oxford, 1972, pp. 121-123; Moreno *Feeding the Democracy*, p. 138.

27. Moreno, *Feeding the Democracy*, p. 319; cf. P. Horden y N. Purcelll, The *Corrupting Sea: a Study of Mediterranean History*, Oxford, 2000, p. 121.

28. P. J. Rhodes, *The Athenian Empire* (*Greece and Rome*, New Surveys in the Classics, núm. 17), Oxford, 1985.

29. Tucídides, *Guerra del Peloponeso*, I:19, p. 65.

30. Ibíd.,1:2; J. Wilson, *Athens and Corcyra: Strategy and Tactics on the Peloponesian War*, Bristol, 1987; D. Kagan, *The Peloponnesian War: Athens and Sparta in Savage Conflict 431-404 BC*, Londres, 2003, p. 25.

31. Tucídides, *Guerra del Peloponeso*, I:25.

32. Kagan, *Peloponnesian War*, p. 27.

33. Tucídides, *Guerra del Peloponeso*, I:33.

34. Tucídides, *Guerra del Peloponeso*, I:36.

35. Tucídides, *Guerra del Peloponeso*, I:4; Kagan, *The Peloponnesian War*, pp. 3436, y mapa 8, p. 35.

36. Tucídides, *Guerra del Peloponeso*, I:67 ·2; Kagan, *The Peloponnesian War*, p. 41, n. 1.

37. Tucídides, *Guerra del Peloponeso*, I:6.

38. Kagan, *The Peloponnesian War*, pp. 100-101; Constantakopolou, *Dance of the Islands*, pp. 239-242.

39. Tucídides, *Guerra del Peloponeso*, 3:12-13, pp. 243, 245.

40. Tucídides, *Guerra del Peloponeso*, 4:1.

41. Kagan, *The Peloponnesian War*, pp. 142-147.

42. Tucídides, *Guerra del Peloponeso*, 4:2.

43. Tucídides, *Guerra del Peloponeso*, 3: 86, p. 293.

44. Tucídides, *Guerra del Peloponeso*, 6:6 ·1; Kagan, *The Peloponnesian War*, pp. 118-120.

45. Cf. Tucídides, *Guerra del Peloponeso*, 6:6 ·1.

46. Tucídides, *Guerra del Peloponeso*, 6:46 ·3.

47. W. M. Ellis, *Alcibiade*s, Londres, 1989, p. 54.

48. Kagan, *The Peloponnesian War*, p. 280.

49. Rodgers, *Greek and Roman Naval Warfare*, pp. 159-167.

50. Kagan, *The Peloponnesian War*, p. 321.

51. Ibíd., pp. 402-414.

52. Ibíd., pp. 331-332.

53. Jenofonte, *Hellenika*, 2:1; Cartledge, *Spartans*, pp. 192-202.

54. Jenofonte, *Hellenika*, 3:2, 3:5, 4:2, 4:3, 4:4, 4:5, 4:7, 4:8, 4:9, etc.

1. R. Lane Fox, *Alexander the Great*, 3.a ed., Harmondsworth, 1986 [hay trad. cast.: Robin Lane Fox, *Alejandro Magno: conquistador del mundo*, trad.: T. Solana, Acantilado, Barcelona, 2009], pp. 181-191.

2. Crónica seria: P. M. Fraser, *Ptolemaic Alexandria*, 3 vols., Oxford, 1972, vol. 1, p. 3; crónica popular: J. Pollard y H. Reid, *The Rise and Fall of Alexandria, Birthplace of the Modern Mind*, Nueva York, 2006, pp. 6-7.

3. Lane Fox, *Alexander the Great*, p. 198.

4. Pollard y Reid, *Rise and Fall of Alexandria*, pp. 2-3.

5. Estrabón, *Geografía*, 17:8; J.-Y. Empereur, *Alexandria: Past, Present and Future*, Londres, 2002, p. 23.

6. Lane Fox, *Alexander the Great*, pp. 461-472.

7. S.-A. Ashton, «Ptolemaic Alexandria and the Egyptian Tradition», en A. Hirst y M. Silk, eds., *Alexandria Real and Imagined*, 2.a ed., El Cairo, 2006, pp. 15-40.

8. J. Carleton Paget, «Jews and Christians in ancient Alexandria fromt the Ptolemies to Caracalla», en Hirst y Silk, *Alexandria Real and Imagined*, pp. 146-149.

9. Fraser, *Ptolemaic Alexandria*, vol. 1, p. 255; Empereur, *Alexandria*, pp. 24-25.

10. Fraser, *Ptolemaic Alexandria*, vol. 1, p. 252; también pp. 116-117.

11. Ibíd., p. 259.

12. Estrabón, *Geografía*, 17:7, cf. Fraser, *Ptolemaic Alexandria*, vol. 1, pp. 132,143.

13. M. Rostovtzeff, *The Social and Economic History of the Hellenistic World*, 3 vols., Oxford, 1941 [hay trad. cast.: M. Rostovtzev, *Historia social y económica del mundo helenístico*, trad.: F. J. Presedo Velo, Espasa Calpe, Madrid 1967], vol. 1, p. 29.

14. L. Casson, *The Ancient Mariners: Seafarers and Sea Fighters of the Mediterranean in Ancient Times*, 2.a ed., Princeton, NJ, 1991, pp. 131-133.

15. Ibíd., p. 130.

16. Ibíd., p. 135 y p. 32.

17. Rostovtzeff, *Social and Economic History*, vol. 1, pp. 367, 387; Fraser, *Ptolemaic Alexandria*, vol. 1, pp. 137-139.

18. Rostovtzeff, *Social and Economic History*, vol. 1, pp. 395-396.

19. Casson, *Ancient Mariners*, p. 160; cf. Rostovtzeff, *Social and Economic History*, vol. 1, pp. 226-229.

20. Fraser, *Ptolemaic Alexandria*, vol. 1, p. 150.

21. Ibíd., pp. 176, 178-181.

22. Empereur, *Alexandria*, p. 35.

23. Cereales del Bósforo: G. J. Oliver, *War, Food, and Politics in Early Hellenistic Athens*, Oxford, 2007, pp. 22-30.

24. Rostovtzeff, *Social and Economic History*, vol. 1, pp. 359-360, 363.

25. Diodoro el Siciliano 1:34.

26. Fraser, *Ptolemaic Alexandria*, vol. 1, p. 315; H. Maehler, «Alexandria, the Mouseion, and cultural identitly», en Hirst y Silk, *Alexandria Real and Imagined*, pp. 1-14.

27. Ireneo, citado en M. El-Abbadi, «The Alexandria Library in history», en Hirst y Silk, *Alexandria Real and Imagined*, p. 167.

28. El-Abbadi, «The Alexandria Library in history», p. 172; Fraser, *Ptolemaic Alexandria*, vol. 1, p. 329.

29. Empereur, *Alexandria*, pp. 38-39.

30. Maehler, «Alexandria, the Mouseion, and cultural identitly», pp. 9-10.

31. Comentarios de E. V. Rieu en su traducción de Apolonio de Rodas, *The Voyage of Argo*, Harmondsworth, 1959, pp. 25-27; cf. Fraser, *Ptolemaic Alexandria*, vol. 1, p. 627.

32. Pollard y Reid, Rise and Fall of Alexandria, p. 79.

33. Empereur, *Alexandria*, p. 43.

34. El-Abbadi, «The Alexandria Library in history», p. 74.

35. N. Collins, *The Library in Alexandria and the Bible in Greek*, Leiden, 2000, p. 45: Filón, Josefo (autores judíos); Justino, Tertuliano (autores cristianos; también Ireneo y Clemente de Alejandría, atribuyen este trabajo al reinado de Ptolomeo I).

36. Carleton Paget, «Jews and Christians», pp. 149-151.

37. Fraser, *Ptolemaic Alexandria*, vol. 1, pp.

38. Pollard y Reid, *Rise and Fall of Alexandria*, pp. 133-137.

39. N. K. Rauh, *Merchants, Sailors and Pirates in the Roman World*, Stroud, 2003, pp. 65-67.

40. P. de Souza, *Piracy en the Graeco-Roman World*, Cambridge, 1999, pp. 80-84.

41. Casson, *Ancient Mariners*, pp. 138-140.

42. Rauh, *Merchants*, p. 66.

43. Diodoro el Siciliano 22:81 ·4, citado en Rauh, *Merchants*, p. 66.

44. Rauh, *Merchants*, p. 68.

45. Casson, *Ancient Mariners*, p. 163.

46. Rostovtzeff, *Social and Economic History*, vol. 1, pp. 230-232; con relación a su primer desarrollo, véase G. Reger, *Regionalism and Change in the Economy of Independent Delos, 314-167 BC*, Berkeley, CA, 1994; evolución posterior en N. Rauh, *The Sacred Bonds of Commerce: Religion, Economy, and Trade Society at Hellenistic-Roman Delos, 166-87 BC*, Amsterdam, 1993.

47. Rauh, *Merchants*, pp. 53-65, 73-74; Casson, *Ancient Mariners*, p. 165.

1. B. H. Warmington, *Carthage*, Londres, 1960, pp. 74-75, 77; R. Miles, *Carthage Must Be Destroyed: the Rise and Fall of an Ancient Civilization*, Londres, 2010, pp. 121-123.

2. Jenofonte, *Helénicas*, 1:1.

3. A. Andrewes, *The Greek Tyrants*, Londres, 1956, p. 137; Miles, *Carthage Must Be Destroyed*, pp. 123-124.

4. Warmington, *Carthage*, p. 80.

5. M. Finley, *Ancient Sicily*, Londres, 1968, p. 71; Andrewes, *The Greek Tyrants*, p. 129; Miles, *Carthage Must Be Destroyed*, p. 126, (con relación a una inscripción cartaginesa que conmemora la caída de Acragas).

6. Warmington, *Carthage*, pp. 83, 87; Finley, *Ancient Sicily*, pp. 71-72, 91-93.

7. Warmington, *Carthage*, p. 91; Miles, *Carthage Must Be Destroyed*, pp. 127128.

8. Warmington, *Carthage*, pp. 93-95; Finley, *Ancient Sicily*, pp. 76, 78, 80, 82.

9. Warmington, *Carthage*, p. 94.

10. Plutarco, *Timoleón*; Finley, *Ancient Sicily*, p. 96.

11. Warmington, *Carthage*, pp. 102-103; Miles, *Carthage Must Be Destroyed*, pp. 136-137.

12. Plutarco, *Timoleón, en Vidas Paralelas*, trad.: A. Pérez Jiménez y P.Ortiz, Gredos, Barcelona, 2008, p. 296; R. J. A. Talbert, *Timoleon and the Revival of Greek Sicily, 334-317 BC*, Cambridge, 1974, pp. 151-152; Finley, *Ancient Sicily*, p. 99.

13. Plutarco, *Timoleón*; Talbert, *Timoleon*, pp. 156-157, 161-165; Finley, *Ancient Sicily*, p. 99.

14. Finley, *Ancient Sicily*, p. 104; Warmington, *Carthage*, p. 107.

15. Warmington, *Carthage*, p. 113.

16. Finley, *Ancient Sicily*, p. 105.

17. J. Serrati, «The coming of the Romans: Sicily from the fourth to the first centuries BC», en *Sicily from Aeneas to Augustus: New approaches in Archaeology and History*, ed.C. Smith y J., Edimburgo, 2000, pp. 109-110.

18. Livio, 2:34 ·4; B. D. Hoyos, *Unplanned Wars: the Origines of the First and Second Punic Wars*, Berlín, 1998, p. 28; G. Rickman, *The Corn Supply of Ancient Rome*, Oxford, 1980, p. 31.

19. R. Cowan, *Roman Conquests: Italy*, Londres, 2009, pp. 8-11, 21-5.

20. R. Meiggs, *Roman Ostia*, 2.a ed., Oxford, 1973, p. 24.

21. Rickman, *Corn Supply*, p. 32.

22. K. Lomas, *Rome and the Western Greeks 350 BC-AD 200*, Londres, 1993, p. 50.

23. Livio 9:30 ·4.

24. Disiento con Lomas, *Rome and the Western Greeks*, p. 51.

25. Lomas, *Rome and the Western Greeks*, p. 56.

26. Hoyos, *Unplanned Wars*, pp. 19-20.

27. J. F. Lazenby, *The First Punic War: A Military History*, Londres, 1996, p. 34; Miles, *Carthage Must Be Destroyed*, pp. 162-165.

28. Miles, *Carthage Must Be Destroyed*, pp. 107-111, 160-161.

29. E.g. A. Goldsworthy, *The Fall of Carthage*, Londres, 2000 [hay trad. cast.: A. K. Goldsworthy, *La caída de Cartago: las guerras púnicas*, trad.: I. Hierro Grandoso, Ariel, Barcelona, 2008], pp. 16, 65, 322.

30. Hoyos, *Unplanned Wars*, pp. 1- 4; Goldsworthy, *Fall of Carthage*, pp. 19-20.

31. Polibio, 1:64; Hoyos, *Unplanned Wars*, p. 1; con relación a la devastación: Goldsworthy, *Fall of Carthage*, pp. 363-364.

32. J. Serrati, «Garrisons and grain: Sicily between the Punic Wars», en *Sicily from Aeneas to Augustus*, Smith y Serrati, pp. 116-119.

33. Lazenby, *The First Punic War*, pp. 35-39; Goldsworthy, *Fall of Carthage*, pp. 66-68; Miles, *Carthage Must Be Destroyed*, pp. 171-173.

34. Polibio 10:3; Lazenby, *The First Punic War*, p. 37; Hoyos, *Unplanned Wars*, pp. 33-66.

35. Polibio 20:14; Lazenby, *The First Punic War*, p. 48; Miles, *Carthage Must Be Destroyed*, p. 174.

36. Diodoro 23:2 ·1.

37. Lazenby, *The First Punic War*, pp. 51, 55.

38. Polibio 20:1-2; Hoyos, *Unplanned Wars*, p. 113; Lazenby, *The First Punic War*, p. 60; Goldsworthy, *Fall of Carthage*, p. 81.

39. Cf. aunque Miles, *Carthage Must Be Destroyed*, p. 175.

40. Polibio 20:9; Lazenby, *The First Punic War*, pp. 62-63.

41. Polibio 20:9-12.

42. Ibíd., 22:2.

43. Lazenby, *The First Punic War*, pp. 64, 66 y 69, fig. 5.1; Miles, *Carthage Must Be Destroyed*, pp. 181-183.

44. J. H. Thiel, *Studies on the History of Roman Sea-power in Republican Times*, Amsterdam, 1946, p. 19; Goldsworthy, *Fall of Carthage*, pp.109-115; también Lazenby, *The First Punic War*, pp. 83, 86-87.

45. Lazenby, *The First Punic War*, p. 94.

46. J. Morrison, *Greek and Roman Oared Warships, 339-330 BD*, Oxford, 1996, pp. 46-50.

47. Goldsworthy, *Fall of Carthage*, p. 115.

48. Polibio 37:3; Lazenby, *The First Punic War*, p. 111; Miles, *Carthage Must Be Destroyed*, p. 181.

49. Polibio 62:8-63 ·3; Lazenby, *The First Punic War*, p. 158.

50. Warmington, *Carthage*, pp. 167-168; Hoyos, *Unplanned Wars*, pp. 131-143.

51. M. Guido, *Sardinia*, Ancient Peoples and Places, Londres, 1963, p. 209.

52. B. D. Hoyos, *Hannibal's Dinasty: Power and Politics in the Western Mediterranean, 247-183 BC*, Londres, 2003, pp. 50-52, 72, 74-76; Miles, *Carthage Must Be Destroyed*, pp. 214-222.

53. Hoyos, *Hannibal's Dinasty*, p. 53.

54. Ibíd., pp. 55, 63-67, 79-80; Miles, *Carthage Must Be Destroyed*, pp. 224, citando a Polibio 10:10.

55. Hoyos, *Unplanned Wars*, pp. 150-195, en especial p. 117 y p. 208.

56. Goldsworthy, *Fall of Carthage*, pp. 253-260.

57. Serrati, «Garrisons and grain», pp. 115-133.

58. Finley, *Ancient Sicily*, pp. 117-118; Goldsworthy, *Fall of Carthage*, p. 261.

59. Thiel, *Studies on the History of Roman Sea-power*, pp. 79-86; Goldsworthy, *Fall of Carthage*, pp. 263, 266.

60. Finley, *Ancient Sicily*, p. 119.

61. Goldsworthy, *Fall of Carthage*, p. 308.

62. Thiel, *Studies on the History of Roman Sea-power*, pp. 255-372.

63. Goldsworthy, *Fall of Carthage*, p. 331.

64. Plutarco, *Vidas paralelas. Marco Catón*, trad.: J. M. Guzmán Hermida y O. Martínez García, Gredos, Madrid, 2008, IV, 27: 2-3, p. 107; Warmington, *Carthage*, pp. 338-339.

65. Goldsworthy, *Fall of Carthage*, pp. 338-339.

66. Rauh, *Merchants*, pp. 38-53.

67. Virgilio, *Eneida*, IV:667-671, trad.: J. de Echave-Sustaeta, Gredos, Madrid 2000, p. 125.

1. N. K. Rauh, *Merchants, Sailors and Pirates in the Roman World*, Stroud, 2003, pp. 136-141.

2. Lucano, *Farsalia*, 400-410, trad.: A. Holgado Redondo, Gredos, Madrid, 2011, p. 309.

3. R. Syme, *The Roman Revolution*, Oxford, 1939, pp. 78, 83-88.

4. P. de Souza, *Piracy in the Graeco-Roman World*, Cambridge, 1939, pp. 92-96.

5. L. Casson, *The Ancient Mariners: Seafarers and Sea Fighters of the Mediterranean in Ancient Times*, 2.a ed., Princeton, NJ, 1991, p. 91; de Souza, Piracy, pp. 140-141, 162, 164.

6. Citado en de Souza, *Piracy*, pp. 50-51.

7. Livio 34:32 ·17-20; Polibio 13:6 ·1-2; ambos citados en de Souza, *Piracy*, pp. 8485.

8. de Souza, *Piracy*, pp. 185-195.

9. Rauh, *Merchants*, pp. 177, 184; pero quizá estos *tyrannoi* (y no etruscos) fueran los *thyrrenoi* activos cerca de Rodas, una fácil confusión etimológica.

10. Estrabón, *Geografía*, 14.3.2; Rauh, *Merchants*, pp. 171-172.

11. Plutarco, *Vidas Paralelas, Pompeyo*, intro., trad. y notas de: J. Bergua Cavero, S. Bueno Morillo y J.M Guzmán Hermida, Gredos, Madrid, 2008, 24:4-6, p. 320.

12. de Souza, *Piracy*, pp. 165-166.

13. Plutarco, *Pompeyo*, 25:1-2, p. 322.

14. Syme, *Roman Revolution*, p. 28.

15. Cicerón, *Pro Lege Manilia*, 34; G. Rickman, *The Corn Supply of Ancient Rome*, Oxford, 1980, pp. 51-52.

16. de Souza, *Piracy*, pp. 169-170.

17. Rickman, *Corn Supply*, p. 51; Syme, *Roman Revolution*, p. 29.

18. Plutarco, *Pompeyo*, 26:3; de Souza, *Piracy*, pp. 170-171, 175-176.

19. Syme, *Roman Revolution*, p. 30.

20. *Hoc voluerunt*: Suetonio, *Vidas de los doce césares: el divino Julio*, trad.: R. M. Agudo Cubas, Gredos, Madrid, 2001, I, 30:4, p. 41.

21. Syme, *Roman Revolution*, p. 260.

22. F. Adcock en *Cambridge Ancient History*, 12 vols., Cambridge, 1923-1939, vol. 9, *The Roman Republic, 133-44 BC*, p. 724; Syme, *Roman Revolution*, pp. 53-60.

23. Syme, *Roman Revolution*, pp. 260, 270.

24. Ibíd., pp. 294-297; G. G. Starr, *The Roman Imperial Navy 31 BC - AD 324*, Ithaca, NY, 1941, pp. 7-8; J. Morrison, *Greek and Roman Oared Warships, 339-30 BC*, Oxford, 1996, pp. 157-175.

25. Virgilio, *Eneida*, trad. y notas de J. de Echave-Sustaeta, Gredos, Madrid, 1992, 8:678-680, 685-688, p. 397.

26. Syme, *Roman Revolution*, pp. 298-300; Rickman, *Corn Supply*, pp. 61-70.

27. *Res Gestae Divi Augusti*, ed. P. A. Brunt y J.M Moore, Oxford, 1967, 15:2.

28. Rickman, *Corn Supply*, pp. 176-177, 187, 197, 205-208.

29. Ibíd., p. 12.

30. Rauh, *Merchants*, pp. 93-94.

31. Plutarco, Vidas Paralelas, Catón el Viejo, 21.6; Rauh, Merchants, p. 104.

32. Rauh, *Merchants*, p. 105.

33. Rickman, *Corn Supply*, pp. 16, 221.

34. Ibíd., pp. 6-7; también, P. Erdkamp, *The Grain Market in the Roman Empire: a Social and Political Study*, Cambridge, 2005; Garnsey, *Famine and Food Supply in the Graeco-Roman World: Responses to Risk and Crisis*, Cambridge, 1988.

35. Rickman, *Corn Supply*, p. 16.

36. Museu de la Ciutat de Barcelona, sección romana.

37. Rickman, *Corn Supply*, pp. 15, 128.

38. Libro de los Hechos de los Apóstoles, 27 y 26.

39. Rickman, *Corn Supply*, pp. 17, 65.

40. Josefo, *Guerras de los Judíos*, 2:383-385; Rickman, *Corn Supply*, pp. 68, 232.

41. Rickman, *Corn Supply*, pp. 61, 123.

42. Ibíd., pp. 108-112; S. Raven, *Rome in Africa*, 2.a ed., Harlow, 1984, pp. 84-105. Otras fuentes incluían Sicilia: Rickman, *Corn Supply*, pp. 104-206; Cerdeña, ibíd., pp. 106-107; España, ibíd., pp. 107-108.

43. Rickman, *Corn Supply*, pp. 67, 69.

44. Raven, *Rome in Africa*, p. 94.

45. Plinio el Viejo, *Historia Natural*, 18:35; Rickman, *Corn Supply*, p. 111.

46. Raven, *Rome in Africa*, pp. 86, 93.

47. Ibíd., p. 95.

48. Ibíd., pp. 95, 100-102.

49. Rickman, *Corn Supply*, pp. 69-70 y Apéndice 4, pp. 231-235.

50. Ibíd., p. 195 (99 d.C.).

51. Ibíd., pp. 76-77, y Apéndice 11, pp. 256-267.

52. Séneca, *Cartas a Lucilio*, trad.: V. López Soto, Editorial Juventud, Barcelona 1982, VII: 1, p. 223, citado en D. Jones, *The Bankers of Puteoli: Finance, Trade and Industry in the Roman World*, Stroud, 2006, p. 26.

53. Jones, *Bankers of Puteoli*, p. 28.

54. Ibíd., pp. 23-24; y Estrabón, *Geografía*, 5:4-6.

55. Jones, *Bankers of Puteoli*, p. 33.

56. Citado en R. Meiggs, *Roman Ostia*, 2.a ed., Oxford, 1973, p. 60.

57. Jones, *Bankers of Puteoli*, p. 34.

58. Petronio, *Satiricón*, 76; Jones, *Bankers of Puteoli*, p. 43.

59. Jones, *Bankers of Puteoli*, p. 11.

60. Ibíd., pp. 102-117.

61. Ibíd., Apéndice 9, p. 255.

62. Rickman, *Corn Supply*, pp.21-24, 134-143; G. Rickman, *Roman Granaries and Store Buildings*, Cambridge, 1971.

63. Rickman, *Corn Supply*, p. 2; Rickman, *Roman Granaries*, pp. 97-104.

64. Meiggs, *Roman Ostia*, pp. 16-17, 41-45, 57-59, 74, 77.

65. M. Reddé, *Mare Nostrum: les infrastrutctures, le dispositif et l'histoire de la marine militaire sous l'empire romain*, Roma, 1986.

66. Tácito, Historias, 3:8; Starr, *Roman Imperial Navy*, pp. 181, 183, 185, 189; Rickman, *Corn Supply*, p. 67.

67. Starr, *Roman Imperial Navy*, p. 188.

68. Ibíd., p. 67.

69. Ibíd., p. 78.

70. Aelio Arístides, citado en ibíd., p. 79.

71. Papiro de Oxirrinco, citado en ibíd., p. 79.

72. Ibíd., pp. 84-85.

73. Reddé, *Mare Nostrum*, p. 402.

74. Raven, *Rome in Africa*, pp. 75-76; Reddé, *Mare Nostrum*, pp. 244-248.

75. Tácito, *Vida de Julio Agrícola*, introducción y traducción de J. M. Requejo, Gredos, Madrid, 2011, 30:6, p. 62; Reddé, *Mare Nostrum*, pp. 139, 607, y más en general, pp. 11-141.

76. Tácito, Anales, 4:5; Suetonio, *Vidas de los doce césares, Augusto*, 49; Reddé, *Mare Nostrum*, p. 472.

77. Reddé, *Mare Nostrum*, pp. 186-197; Starr, *Roman Imperial Navy*, pp. 13-21.

78. Reddé, *Mare Nostrum*, pp. 177-86; Starr, *Roman Imperial Navy*, pp. 21-24.

1. B. de Breffny, *The Synagogue*, Londres, 1978, pp. 30-32, 37.

2. R. Meiggs, *Roman Ostia*, 2.a ed., Oxford, 1973, pp. 355-366, 368-376.

3. R. Lane Fox, *Pagans and Christians in the Mediterranean World from the Second Century AD to the Conversion of Constantine*, Londres, 1986, pp. 428, 438, 453.

4. M. Goodman, *Rome and Jerusalem: the Clash of Ancient Civilisations*, Londres, 2007, pp. 26-28, 421, 440-443.

5. Ibíd., pp. 49-470: monedas grabadas con la leyenda FISCI IVDAICI CALVMNIA SVBLATA.

6. Ibíd., pp. 480, 484-491.

7. S. Sand, *The Invention of the Jewish People*, Londres, 2009, pp. 130-146, subestima gravemente la magnitud de esta diáspora.

8. Lane Fox, *Pagans and Christians*, pp. 450, 482.

9. Ibíd., p. 487.

10. Sand, *Invention*, pp. 171-172.

11. Lane Fox, *Pagans and Christians*, p. 492.

12. A. S. Abulafia, *Christian-Jewish Relations, 1000-13000: Jews in the Service of Christians*, Harlow, 2011, pp. 4-8, 15-16.

13. R. Patai, *The Children of Noah: Jewish Seafaring in Ancient Times*, Princeton, NJ, 1998, pp. 137-142.

14. Ibíd., pp. 70-71, 85-100.

15. Lane Fox, *Pagans and Christians*, pp. 609-662.

16. G. Bowersock, *Julian the Apostate*, Londres, 1978, pp. 89-90, 120-122; P. Athanassiadi, *Julian the Apostate: and Intellectual Biography*, Londres, 1995.

17. Bowersock, *Julian*, pp. 79-73; R. Smith, *Julian's Gods: Religion ad Philosophy in the Thought and Action of Julian the Apostate*, Londres, 1995.

18. Lane Fox, *Pagans and Christians*, p. 31.

19. G. Downey, *Gaza in the Early Sixth Century*, Norman, OK, 1963, pp. 33-59;

una gran parte de este libro es palabrería de la más espantosa verbosidad.

20. Lane Fox, *Pagans and Christians*, p. 270.

21. Downey, *Gaza*, pp. 17-26, 20-21, 25-29.

22. Con relación a la carrera de Porfirio, véase al diácono Marcos, *Life of Porphyry Bishop of Gaza*, ed. G. G. Hill, Oxford, 1913; Marc le Diacre, *Vie de Porphyre, évêque de Gaza*, ed. H. Grégoire, y M.-A. Kugener, París, 1930.

23. Sand, *Invention*, pp. 166-178, aunque exagerado.

24. Severus of Minorca, *Letter on the Conversion of the Jews*, ed. S. Bradbury, Oxford, 1913, introducción del editor, pp. 54-55.

25. C. Ginzburg, «The conversion of Minorcan Jews (417-418): an experiment in history of historiography», en S. Waugh y P. Diehl, eds., *Christendom and its Discontents: Exclusion, Persecution and Rebellion, 1000-1500*, Cambridge, 1996, pp. 207-219.

26. Severo de Menorca, *Circular*, en Josep Amengual i Batle, *Judíos, católicos y herejes: el microcosmos balear y tarraconense de Seuereus de Menorca, Consentius y Orosius (413-421)*, Universidad de Granada, Universitat de les Illes Balears, Institut Menorquí d'Estudis, Granada 2008, p. 428, 431.

27. Bradbury, *Severus letter*, pp. 34-36.

28. Severo de Menorca, *Circular*, p. 431.

29. Ibíd., p. 430.

30. Obispo Juan II de Jerusalén, ibíd.; también, comentarios de Bradbury, en Bradbury, *Severus letter*, pp. 16-25.

31. Ginzburg, «Conversion», pp. 213-215; Bradbury, *Severus letter*, pp. 19, 53.

32. Severo de Menorca, *Circular*, p. 457. La cita entrecomillada es de Romanos 11:25-26.

33. Ibíd., pp. 439, 442.

34. Ibíd. pp. 440-441.

35. Severo de Menorca, *Circular*, p. 438; cf. comentario en Bradbury, *Severus letter*, p. 32

36. Bradbury, *Severus letter*, pp. 41-42.

1. B.Ward-Perkins, *The Fall of Rome and the End of Civilisation*, Oxford, 2005, p. 32.

2. Ibíd., pp. 1-10; P. Heather, *The Fall of the Roman Empire: a New History*, Londres, 2005, p. xii.

3. C. Wickham, *The Inheritance of Rome: a History of Europe from 400 to 1000*, Londres, 2009.

4. Heather, *Fall of the Roman Empire*, p. 130.

5. G. Rickman, *The Corn Supply of Ancient Rome*, Oxford, 1980, pp. 69, 118.

6. B. H. Warmington, *The North African Provinces drom Diocletian to the Vandal Conquest*, Cambridge, 1954, pp. 64-65, 113.

7. Ward-Perkins, *Fall of Rome.*

8. Heather, *Fall of the Roman Empire*, pp. 277-280.

9. Warmington, *The North African Provinces*, p. 112; S. Raven, *Rome in Africa*, 2.a ed., Harlow, 1984, p. 207.

10. H. Castritius, *Die Vandalen: Etappen einer Spurensuche*, Stuttgart, 2010.

11. Raven, *Rome in Africa*, p. 271.

12. C. Courtois, *Les Vandales et l'Afrique*, París, 1955, p. 157.

13. Ibíd., p. 160; cf. H. J. Diesner, *Das Vandalenreich: Aufstieg und Untergang*, Leipzig, 1966, cálculos más bajos en p. 51.

14. Courtois, *Vandales*, pp. 159-163; Castritius, *Vandalen*, pp. 76-78.

15. Courtois, *Vandales*, pp. 110, 170; Wickham, *Inheritance of Rome*, p. 77.

16. A. Schwarcz, «The settlement of the Vandals in North Africa», en A. Merrills, ed., *Vandals, Romans and Berbers: New Perspectives on Late Antique North Africa*, Aldershot, 2004, pp. 49-57.

17. Courtois, *Vandales*, p. 173; A. Merrills, «Vandals, Romans and Berbers: understanding late antique North AFrica», en Merrills, ed., *Vandals, Romans and Berbers*, pp. 4-5.

18. Merrills, «Vandals, Romans and Berbers», pp. 10-11.

19. R. Hodges y D. *Whitehouse, Mohammed, Charlemagne and the Origins of Europe*, Londres, 1983, pp. 27-28; también, Wickham, *Inheritance of Rome*, p. 78: «la columna vertebral de la fiscalidad cartago-romana dejó de funcionar».

20. J. George, «Vandal poets in their context», en Merrills, ed., *Vandals, Romans and Berbers*, pp.133-134; D. Bright, *The Miniature Epic in Vandal North Africa*, Norman, OK, 1987.

21. Merrills, «Vandals, Romans and Berbers», p. 13.

22. Diesner, *Vandelenreich*, p. 125.

23. Courtois, *Vandales*, p. 208.

24. Ibíd., p. 186.

25. Heather*, Fall of the Roman Empire*, p. 373.

26. Castritius, *Vandalen*, pp. 105-116.

27. Courtois, *Vandales*, pp. 186-193, 212.

28. Algunos autores rechazan la explicación de la peste bubónica; véase, W. Rosen, *Justinian's Flea: Plague, Empire and the Birth of Europe*, Londres, 2007.

29. A. Laiou y C. Morrison, *The Byzantine Economy*, Cambridge, 2007, p. 38; C. Morrison y J.-P. Sodini, «The sixth century economy», en A. Laiou ed., *Economic History of Byzantium from the Seventh trough the Fifteenth Century*, 3 vols., Washington DC, 2002, vol. 1, p. 193.

30. C. Vita-Finzi, *The Mediterranean Valleys: Geological Change in Historical Times*, Cambridge, 1969; Hodges y Whitehouse, *Mohammed, Charlemagne*, pp. 57-59.

31. C. Delano Smith, Western Mediterranean Europe: a Historical Geography of Italy, Spain and Southern France since the Neolithic, Londres, 1979, pp. 328392.

32. Morrison y Sodini, «The sixth century economy», p. 209; P. Arthur, *Naples: from Roman Town to City-state*, Archaelogical Monographs of the British School at Rome, vol. 12, Londres, 2002, pp. 15, 35; H. Ahrweiler, *Byzance et la mer*, París, 1966, p. 411; J. Pryor y E. Jeffreys, *The Age of the Δρομων: The Bizantine Navy ca. 500-1024*, Leiden, 2006.

33. Morrison y Sodini, «The sixth century economy», p. 173.

34. Arthur, *Naples*, p. 12.

35. Morrison y Sodini, «The sixth century economy», pp. 173-174; G.D.R. Sanders, «Corinth», en Laiou ed., *Economic History of Byzantium*, vol. 2, pp. 647-648.

36. Hodges y Whitehouse*, Mohammed, Charlemagne*, p. 28.

37. Morrison y Sodini, «The sixth century economy», pp. 174, 190-191; C. Foss, *Ephesus AFter Antiquitiy: a Late Antique, Byzantine and Turkish City*, Cambridge, 1979; M. Kazanaki-Lappa, «Medieval Athens», en Laiou ed., *Economic History of Byzantium*, vol. 2, pp. 639-641; Hodges y Whitehouse*, Mohammed, Charlemagne*, p. 60.

38. W. Ashburner, *The Rhodian Sea-law*, Oxford, 1909.

39. C. Foss y J. Ayer Scott, «Sardis», en Laiou ed., *Economic History of Byzantium*, vol. 2, p. 615; K. Rheidt, «The urban economy of Pergamon», en Laiou ed., *Economic History of Byzantium*, vol. 2, p. 624.

40. Hodges y Whitehouse*, Mohammed, Charlemagne*, p. 38; J. W. Hayes, *Late Roman Pottery*, Supplementary Monograph of the British School at Rome, Londres, 1972, y *Supplement to Late Roman Pottery*, Londres, 1980; C. Wickham, *Framing the Early Middle Ages: Europe and the Mediterranean, 400-800*, Oxford, pp. 720-728.

41. Hodges y Whitehouse*, Mohammed, Charlemagne*, p. 421; Morrison y Sodini, «The sixth century economy», p. 191.

42. Hodges y Whitehouse*, Mohammed, Charlemagne*, p. 72.

43. Morrison y Sodini, «The sixth century economy», p. 211.

44. F. van Doorninck, Jr., «Byzantine shipwrecks», en Laiou ed., *Economic History of Byzantium*, vol. 2, p. 899; A. J. Parker, *Ancient Shipwrecks of the Mediterranean and the Roman Provinces*, British Archaelogical Reports, International series, vol. 580, Oxford, 1992, núm. 782, p. 301.

45. Parker, *Ancient Shipwrecks*, núm. 1001, pp. 372-373.

46. Van Doorninck, «Byzantine shipwrecks», p. 899.

47. Parker, *Ancient Shipwrecks*, núm. 1239, pp. 454-455.

48. Van Doorninck, «Byzantine shipwrecks», p. 899.

49. Parker, *Ancient Shipwrecks*, núm. 518, p. 217.

1. H. Pirenne, *Mohammed and Charlemagne*, Londres, 1939; cf. R. Hodges y D. Whitehouse, *Mohammed, Charlemagne and the Origins of Europe*, Londres, 1983; R. Latouche, *The Birth of Western Economy: Economic Aspects of the Dark Ages*, Londres, 1961.

2. M. McCormick, *The Origins of European Economy: Communications and Commerce AD 300-900*, Cambridge, 2001, pp. 778-798.

3. A. Laiou y C. Morrison, *The Byzantine Economy*, Cambridge, 2007, p. 63.

4. T. Khalidi, *The Muslim Jesus: Sayings and Stories in Islamic Literature*, Cambridge, MA, 2001.

5. Hodges y Whitehouse*, Mohammed, Charlemagne*, pp. 68-69; D. Pringle, *The Defence of Byzantine Africa from Justinian to the Araba Conquest*, British Archaelogical REports, International series, vol. 99, Oxford, 1981; con relación a los barcos bizantinos: J. Pryor y E. Jeffreys, *The Age of the Δρομων: The Bizantine Navy ca. 500-1024*, Leiden, 2006.

6. X. De Planhol, *Minorités en Islam: géographie politique et sociale*, París, 1997, pp. 95-107.

7. S. Sand, *The Invention of the Jewish People*, Londres, 2009, pp. 202-207.

8. Pirenne, *Mohammed and Charlemagne*; A. Lewis, *Naval Power and Trade in the Mediterranean A. D. 500-1100*, Princeton, NJ, 1951; McCormick, *Origins*, p. 118; P. Horden, y N. Purcell, *The Corrupting Sea: A Study of Mediterranean History*, Oxford, 2000, pp. 153-172 (p. 154 para el «mero goteo»): también, C. Wickham, *Framing the Early Middle Ages: Europe and the Mediterranean, 400-800*, Oxford, 2005, pp. 821-823.

9. McCormick, *Origins*, p. 65; Horden, y Purcell, *Corrupting Sea*, p. 164.

10. Horden, y Purcell, *Corrupting Sea*, p. 163.

11. Ibíd., pp. 164-165; S. Loseby, «Marseille: a late Roman success story?», *Journal of Roman Studies*, vol. 82, 1992, pp. 165-185.

12. E. Ashtor, «Aperçus sur les Radhanites», *Revue suisse d'histoire*, vol. 27 (1977), pp. 245-275; Y. Rotman, *Byzantine Slavery and the Mediterranean World*, Cambridge, MA, 2009, pp. 66-68, 74.

13. J. Pryor, *Geography, Technology, and War: Studies in the Maritime History of the Mediterranean 649-1571*, Cambridge, 1988, p. 138.

14. M. Lombard, *The Golden Age of Islam*, Amsterdam, 1987, p. 212: Rotman, *Byzantine Slavery*, pp. 66-67.

15. D. Abulafia, «Asia, Africa and the trade of medieval Europe», *Cambridge Economic History of Europe*, vol. 2, *Trade and Industry in the Middle Ages*, ed. M. M. Postan, E. Miller y C. Postan, 2.a ed., Cambridge, 1987, p. 417.

16. McCormick, *Origins*, pp. 668, 675; Rotman, *Byzantine Slavery*, p. 73.

17. P. Sénac, *Provence et piraterie sarrasine*, París, 1982, p. 52.

18. Pryor, *Geography, Technology*, pp. 102-103.

19. J. Haywood, *Dark Age of Naval Power: a Reassessment of Frankish and Anglosaxon Seafaring Activity*, Londres, 1991, p. 113.

20. Ibíd., pp. 114-115.

21. G. Musca, *L'emirato di Bari*, 847-871, Bari, 1964; Haywood, *Dark Age Naval Power*, p. 116.

22. Sénac, *Provence et piraterie*, pp. 35-48; J. Lacam, *Les Sarrasins dans le haut moyen âge français*, París, 1965.

23. Pryor y Jeffreys, *The Age of the Δρομων*, pp. 446-447.

24. J. Pryor, «Byzantium and the sea: Byzantine fletes and the history of the empire in the age of the Macedonian emperors, *c.* 900-1025 CE», en J. Hattendorf y R. Unger, eds., *War at Sea in the Middle Ages and Rennaissance*, Woodbridge, 2003, pp. 83-104; Pryor y Jeffreys, *The Age of the Δρομων*, p. 354; Pryor, *Geography, Technology*, pp. 108-109.

25. Pryor y Jeffreys, *The Age of the Δρομων*, pp. 333-378.

26. Haywood, *Dark Age of Naval Power*, p. 110.

27. McCormick, *Origins*, pp. 69-73, 559-560.

28. M. G. Bartoli, *Il Dalmatico*, ed. A. Duro, Roma, 2000.

29. F. C. Lane, *Venice: a Maritime Republic*, Baltimore, MD, 1973, pp. 3-4.

30. Wickham, *Framing the Early Middle Ages*, pp. 690, 732-733; McCormick, *Origins*, pp. 529-530.

31. Lane, *Venice*, pp. 4-5.

32. Fuentes en Haywood, *Dark Age Naval Power*, pp. 195, nn. 88-94.

33. Wickham, *Framing the Early Middle Ages*, p. 690.

34. Lane, *Venice*, p. 4.

35. Cf. Wickham, *Framing the Early Middle Ages*, pp. 73, 75.

36. McCormick, *Origins*, pp. 361-369, 523-531.

37. P. Geary, *Furta Sacra: Thefts of Relics in the Central Middle Ages*, Princeton, NJ, 1978.

38. D. Howard, *Venice and the East: the Impact of the Islamic World on Venetian Architecture 1100-1500*, New Haven, CT, 2000, pp. 65-67.

39. McCormick, *Origins*, pp. 433-438.

40. Lewis, *Naval Power and Trade in the Mediterranean*, pp. 45-46.

41. McCormick, *Origins*, pp. 436, 440, 816-851.

1. S. Reif, *A Jewish Archive from Old Cairo: the History of Cambridge University's Genizah Collection*, Richmond, Surrey, 2000, p. 2 y figura 1, p. 3.

2. S. D. Goitein, *A Mediterranean Society: the Jewish Communities of the Arab World as Portrayed in the Documents of the Cairo Genizah*, vol. 1, Economic Foundations, Berkeley, CA, 1967, p. 7; cf. el desconcertante título del Jewish Archive de Reif.

3. S. Shaked, *A Tentative Bibliography of the Genizah Documents*, París y La Haya, 1964.

4. Reif, *Jewish Archive*, pp. 72-95.

5. Sobre Bizancio: J. Holo, *Byzantine Jewry in the Mediterranean Economy*, Cambridge, 2009.

6. R. Patai, *The Children of Noah: Jewish Seafaring in Ancient Times*, Princeton, NJ, 1998, pp. 93-96; Goitein, *Mediterranean Society*, vol. 1, pp. 280-282.

7. Shaked, *Tentative Bibliography*, núm. 337.

8. D. Abulafia, «Asia, Africa and the trade of medieval Europe», *Cambridge Economic History of Europe*, vol. 2, *Trade and Industry in the Middle Ages*, ed. M. M. Postan, E. Miller y C. Postan, 2.a ed., Cambridge, 1987, pp. 421-423.

9. Contactos mercantiles: Holo, *Byzantine Jewry*, pp. 201-202.

10. Goitein, *Mediterranean Society*, vol. 1, p. 249.

11. Shaked, *Tentative Bibliography*, núms. 22, 243 (trugi), 248, 254, 279, 281, 339, etc., etc.

12. Goitein, *Mediterranean Society*, vol. 1, pp. 229-248, 257-258.

13. S. Goitein, «Sicily and southern Italy in the Cairo Geniza Documents», *Archivio storico per la Sicilia orientale*, vol. 67 (1971), p. 14.

14. Abulafia, «Asia, Africa», p. 431; Goitein, *Mediterranean Society*, vol. 1, p. 102.

15. O. R. Constable, *Trade and Traders in Muslim Spain: the Commercial Realignment of the Iberian Peninsula 900-1500*, Cambridge, 1994, pp. 91-92.

16. Ibíd., p. 92.

17. Goitein, «Sicily and southern Italy», pp. 14, 16, 19.

18. Goitein, *Mediterranean Society*, vol. 1, pp. 111; Goitein, «Sicily and southern Italy», p. 31.

19. Goitein, «Sicily and southern Italy», pp. 20-23.

20. Goitein, *Mediterranean Society*, vol. 1, pp. 311-312, 314, 317, 325-326; Goitein, «Sicily and southern Italy», pp. 28-30.

21. Goitein, *Mediterranean Society*, vol. 1, pp. 315-316.

22. Ibíd., pp. 319-322.

23. Reif, *Jewish Archive*, p. 617.

24. P. Arthur, *Naples: from Roman Town to City-state*, Archaelogical Monographs of the British School at Rome, vol. 12, Londres, 2002, pp. 149-151.

25. D. Abulafia, «Southern Italy, Sicily and Sardinia in the medieval Mediterranean economy», en D. Abulafia, *Commerce and Conquest in the Mediterranean, 1100-1500*, Aldershot, 1993, ensayo i, pp. 8-9; B. Kreutz, «The ecology of maritime success: the puzzling case of Amalfi», *Mediterranean Historical Review*, vol. 3 (1988), pp. 103-113.

26. Kreutz, «Ecology», p. 107.

27. M. Del Treppo y A. Leone, *Amalfi medioevale*, Nápoles, 1977, las opiniones son las de del Treppo.

28. G. Imperato, *Amalfi e il suo comercio*, Salerno, 1980, pp. 38, 44.

29. C. Wickham, *Early Medieval Italy: Central Power and Local Society 400-1000*, Londres, 1981, p. 150; con relación a Gaeta, P. Skinner, *Family Power in Southern Italy: the Duchy of Gaeta and its Neighbours, 850-1139*, Cambridge, 1995, en especial, pp. 27-42 y p. 288.

30. Imperato, *Amalfi*, p. 71.

31. H. Willard, *Abbot Desiderius of Montecassino and the Ties between Montecassino and Amalfi in the Eleventh Century*, Miscellanea Cassinese, vol. 37, Montecassino, 1973.

32. Abulafia, «Southern Italy, Sicily and Sardinia», p. 12.

33. Anna Comnena, *Alexiad*, 6:11.

34. J. Riley-Smith, *The Knights of St. John in Jerusalem and Cyprus, 1050-1310*, Londres, 1967, pp. 36-37.

35. C. Cahen, «Un texte peu connu relatif au commerce oriental d'Amalfi au Xe siècle», *Archivio storico per le province napoletane*, vol. 34 (1953-1954), pp. 61-67.

36. A. Citarella, *Il comercio di Amalfi nell'alto medioevo*, Salerno, 1977.

1. S. A. Epstein, *Genoa and the Genoese, 958-1528*, Chapel Hill, NC, 1996, p. 14.

2. Ibíd., pp. 10-11 (con una visión bastante más positiva de su puerto).

3. Ibíd., pp. 22-23.

4. D. Abulafia, «Southern Italy, Sicily and Sardinia in the medieval Mediterranean economy», en D. Abulafia, *Commerce and Conquest in the Mediterranean, 1100-1500*, Aldershot, 1993, ensayo i, p. 24.

5. Ibíd., pp. 25-26.

6. J. Day, *La Sardegna sotto la dominazione piano-genovese*, Turín, 1986; J. Day, «La Sardegna e i suoi dominatori dal secolo XI al secolo XIV», en J. Day, B. Anatra y L. Scaraffia, *La Sardegna medioevale e moderna*, Storia d'Italia UTET, ed. G. Galasso, Turín, 1984, pp. 3-186; F. Artizzu, *L'Opera di S. Maria di Pisa e la Sardegna*, Padua, 1974.

7. Epstein, *Genoa*, pp. 33-36.

8. Cf. A. Greif, *Institutions and the path to the Modern Economy: Lessons from Medieval Trade*, Cambridge, 2006, p. 229; también, L. R. Taylor, Party Politics in the Age of Caesar, Berkeley, CA, 1949.

9. Epstein, *Genoa*, pp. 19-22, 41; Greif, *Institutions*, p. 230.

10. G. Rösch*, Venedig und das Reich: Handels- und Verkehrpolitische Beziehungen in der deutschen Kaiserzeit*, Tübingen, 1982.

11. S. A. Epstein, *Wills and Wealth in Medieval Genoa, 1150-1250*, Cambridge, MA, 1984.

12. D. Abulafia, *The Two Italies: Economic Relations between the Norman Kingdom of Sicily and the Northern Communes*, Cambridge, 1977, pp. 11-22.

13. Q. van Dosselaere, *Commercial Agreeements and Social Dynamics in Medieval Genoa*, Cambridge, 2009.

14. D. Abulafia, «Gli italiani fuori d'Italia», in *Storia dell'economia italiana*, ed. R. Romano, Turín, 1990, vol. 1, p. 268; reimpreso en D. Abulafia, *Commerce and Conquest in the Mediterranean, 1100-1500*, Aldershot, 1993; D. Nicol, *Byzantium and Venice: a Study in Diplomatic and Cultural Relations*, Cambridge, 1988, pp. 33-41.

15. Abulafia, *Two Italies*, p. 52.

16. H. E. J. Cowdrey, «The Mahdia Campaign of 1087», *English Historical Review*, vol. 92 (1977), pp. 1-29, reimpreso en H. E. J. Cowdrey, *Popes, Monks and Crusaders*, Londres, 1984, ensayo xii.

17. S. D. Goitein, *A Mediterranean Society: the Jewish Communities of the Arab World as Portrayed in the Documents of the Cairo Genizah*, vol. 1, Economic Foundations, Berkeley, CA, 1967, pp. 196-200, 204-205.

18. Cowdrey, «The Mahdia Campaign», p. 8.

19. D. Abulafia, «Asia, Africa and the trade of medieval Europe», *Cambridge Economic History of Europe*, vol. 2, *Trade and Industry in the Middle Ages*, ed. M. M. Postan, E. Miller y C. Postan, 2.a ed., Cambridge, 1987, pp. 464-465.

20. Abulafia, *Two Italies*, p. 40.

21. Cowdrey, «The Mahdia Campaign», pp. 18, 22.

22. D. Abulafia, «The Pisan *bacini* and the medieval Mediterranean economy: a historian's viewpoint», *Papers in Italian Archaeology*, IV: *the Cambridge Conference*, parte iv, *Classical and Medieval Archaeology*, ed.C. Malone, y S. Stoddard, British Archaeological Reports, International Series, vol. 246, Oxford, 1985, p. 290, reimpreso en D. Abulafia, *Italy, Sicily and the Mediterranean, 1100-1400*, Londres, 1987, ensayo xiii.

23. Cowdrey, «The Mahdia Campaign», p. 28, verso 68; también, p. 21.

24. G. Berti, P. Torre *et al.*, *Arte islamica in Italia: i bacini delle chiese pisane* (catálogo de una exposición en el Mueso Nazionale d'Arte Orientale, Rima, Pisa, 1983).

25. Abulafia, «The Pisan *bacini*», p. 289.

26. Ibíd., pp. 290-291; J. Pryor y S. Bellabarba, «The medieval Muslim ships of the Pisan bacini», *Mariner's Mirror*, vol. 76 (1990), pp. 99-113; G. Berti, J. Pastor Quijada y G. Rosselló Bordoy, *Naves andalusíes en cerámicas mallorquinas*, Palma de Mallorca, 1993.

27. Goitein, *Mediterranean Society*, vol. 1, p. 306.

28. Pastor Quijada en *Naves andalusíes en cerámicas mallorquinas*, pp. 24-25.

29. Goitein, *Mediterranean Society*, vol. 1, pp. 305-306.

30. D. Abulafia, «The Crown and the economy under Roger II and his successors», *Dumbarton Oaks Papers*, vol. 37 (1981), p. 12; reimpreso en Abulafia, *Italy, Sicily and the Mediterranean*.

31. Anna Comnena, *Alexiad*, 3:12.

32. Ibíd., pp. 4:1-5:1.

33. R.-J. Lilie, *Hande und Politik zwischen dem byzantinischen Reich un den italienischen Kommunen Venedig, Pisa und Genua in der Epoche der Komnenen und der Angeloi (1081-1204)*, Ámsterdam, 1984), pp. 9-16; Abulafia, *Two Italies*, pp. 54-55; Abulafia, «Italiani fuori d'Italia», pp. 268-269.

34. J. Holo, *Byzantine Jewry in the Mediterranean Economy*, Cambridge, 2009, pp. 183-186.

35. Abulafia, «Italiani fuori d'Italia», p. 270.

36. D. Howard, *Venice and the East: the Impact of the Islamic World on Venetian Architecture 1100-1500*, New Haven, CT, 2000, pp. 65-109.

1. Con relación a planes anteriores, véase, H. E. J. Cowdrey, «Pope Gregory VII's crusading plans», en *Outremer: Studies in the History of the Crusading Kingdom of Jerusalém Presented to Joshua Prawer*, ed. R. C. Smail, H. E. Mayer y B. Z. Kedar, Jerusalén, 1982, pp. 27-40, reimpreso en H. E. J. Cowdrey, *Popes, Monks and Crusaders*, Londres, 1984, ensayo x.

2. J. Prawer, *Histoire du Royaume latin de Jérusalem*, 2 vols., París, 1969, vol. 1, pp. 177-238.

3. S. A. Epstein, *Genoa and the Genoese, 958-1528*, Chapel Hill, NC, 1996, pp. 28-29.

4. Ibíd., p. 29.

5. L. Woolley, *A forgotten Kingdom*, Harmondsworth, 1953, pp. 190-191, lámina 23.

6. M.-L. Favreau-Lilie, *Die Italiener im Heiligen Land vom ersten Kreuzzug bis zum Tode Heinrichs von Champagne (1098-1197)*, Ámsterdam, 1989, pp. 4348.

7. Epstein, *Genoa*, p. 30.

8. Prawer, *Histoire*, vol. 1, pp. 254, 257.

9. Favreau-Lilie, *Italiener im Heiligen Land*, pp. 94-95.

10. R. Barber, The Holy Grail: Imagination and Belief, Londres, 2004, p. 168.

11. Favreau-Lilie, *Italiener im Heiligen Land*, pp. 88-89, 106.

12. Epstein, *Genoa*, p. 32.

13. D. Abulafia, «Trade and crusade 1050-1250», en *Cultural Convergences in the Crusader Period*, ed. M. Goodich, S. Menache y S. Schein, Nueva York, 1995, pp. 10-11; reimpreso en D. Abulafia, *Mediterranean Encounters: Economic, Religious, Political, 1100-1550*, Aldershot, 2000; J. Pryor, *Geography, Technology, and War: Studies in the Maritime History of the Mediterranean 649-1571*, Cambridge, 1988, pp. 122-124.

14. Favreau-Lilie, *Italiener im Heiligen Land*, pp. 51-61; Prawer, *Histoire*, vol. 1, p. 258.

15. Abulafia, «Trade and crusade», pp. 10-11.

16. Prawer, *Histoire*, vol. 1, pp. 258-259.

17. R. C. Smail, *The Crusaders in Syria and the Holy Land*, Ancient Peoples and Places, Londres, 1963, p. 17; R. C. Smail, Crusading Warfare (1097-1193), Cambridge, 1956, pp. 94-96.

18. Pryor, *Geography, Technology, and War*, p. 115.

19. J. Prawer, *Crusading Institutions*, Oxford, 1980, pp. 221-226; J. Richard, *Le royaume latin de Jerusalem*, París, p. 218.

20. Pryor, *Geography, Technology, and War*, pp. 115-116.

21. R.-J. Lilie, *Hande und Politik zwischen dem byzantinischen Reich un den italienischen Kommunen Venedig, Pisa und Genua in der Epoche der Komnenen und der Angeloi (1081-1204)*, Ámsterdam, 1984, pp. 17-22.

22. J. Holo, *Byzantine Jewry in the Mediterranean Economy*, Cambridge, 2009, pp. 183-186.

23. Abulafia, «Italiani fuori d'Italia», pp. 207-210.

24. A. Citarella, *Il comercio di Amalfi nell'alto medioevo*, Salerno, 1977.

25. D. Abulafia, The *Two Italies: Economic Relations between the Norman Kingdom of Sicily and the Northern Communes*, Cambridge, 1977, pp. 59-61.

26. G. Imperato, *Amalfi e il suo comercio*, Salerno, 1980, pp. 179-235.

27. D. Abulafia, «Southern Italy, Sicily and Sardinia in the medieval Mediterranean economy», en D. Abulafia, *Commerce and Conquest in the Mediterranean, 1100-1500*, Aldershot, 1993, ensayo i, pp. 10-14.

28. M. del Treppo y A. Leone, *Amalfi Medioevale*, Nápoles, 1977.

29. J. Caskey, *Art and Patronage in the Medieval Mediterranean: Merchant Culture in the Region of Amalfi*, Cambridge, 2004.

30. S. D. Goitein, *A Mediterranean Society: the Jewish Communities of the Arab World as Portrayed in the Documents of the Cairo Genizah*, vol. 1, Economic Foundations, Berkeley, CA, 1967, pp. 18-19.

31. D. Corcos, «The nature of the Almohad rulers' treatment of the Jews», *Journal of Medieval Iberian Studies*, vol. 2, pp. 259-285.

32. Benjamín de Tudela, *The Itinerary of Benjamin of Tudela*, ed., M. N. Adler, Londres, 1907, p. 5; Abulafia, *Two Italies*, p. 238.

33. D. Abulafia, «Asia, Africa and the trade of medieval Europe», *Cambridge Economic History of Europe*, vol. 2, *Trade and Industry in the Middle Ages*, ed. M. M. Postan, E. Miller y C. Postan, 2.a ed., Cambridge, 1987, pp. 437-443; cf. los errores de juicio en Holo, *Byzantine Jewry*, p. 203.

34. H. Rabie, *The financial System of Egypt, AH 564-741/AD 1169-1341*, Londres y Oxford, 1972, pp. 91-92.

35. Abulafia, «Asia, Africa and the trade of medieval Europe», p. 346.

36. C. Cahen, *Makhzūmiyyāt: études sur l'histoire économique et financière de l'Égypte médiéval*, Leiden, 1977.

37. C. Cahen, *Orient et occident au temps des croisades*, París, 1983, pp. 132-133, 176.

38. K.-H. Allmendiger, *Die Beziehuyngen zwischen der Kommune Pisa und Ägypten im hohen Mittelalter: eine rechts- und wirtschaftshistorische Untersuchung*, Wiesbaden, 1967, pp. 45-54; Cahen, *Orient et occident*, p. 125.

39. Cahen, *Orient et occident*, p. 131.

40. L. de Mas Latrie, *Traités de paix et de commerce et documents divers concernant les relations des Chrétiens avec les arabes de l'Afrique septentrionale au Moyen Âge*, París, 1966.

41. D. Abulafia, «Christian merchants in the Almohad cities», *Journal of Medieval Iberian Studies*, vol. 2, (2010) pp. 251-257; Corcos, «The nature of the Almohad rulers' treatment of the Jews», pp. 259-285.

42. O. R. Constable, *Housing the Stranger in the Mediterranean World: Lodging, Trade, and Travel in Late Antiquity and the Middle Ages*, Cambridge, 2003, p. 278.

43. Abulafia, *Two Italies*, pp. 50-51.

44. D. O. Hughes, «Urban growth and faily structure in medieval Genoa», *Past and Present*, núm. 66 (1975), pp. 3-28.

45. R. Heynen, *Zur Entstehung des Kapitalismus in Venedig*, Stuttgart, 1905; J. y F. Gies, *Merchants and Moneymen: the Commercial Revolution, 1000-1500*, Londres, 1972, pp. 51-58.

46. D. Jacoby, «Byzantine trade with Egypt from the midtenth century to the Fourth Crusade», *Thesaurismata*, vol. 30 (2000), pp. 25-77, reimpreso en D. Jacoby, *Commercial Exchange across the Mediterranean: Byzantium, the Crusader Levant, Egypt and Italy*, Aldershot, 2005, ensayo i.

47. D. Abulafia, «Ancona, Byzantium and the Adriatic, 1155-1173», Papers of the British School at Rome, vol. 52 (1984), p. 208, reimpreso en D. Abulafia, *Italy, Sicily and the Mediterranean, 1100-1400*, Londres, 1987, ensayo ix.

48. Gies, *Merchants and Moneymen*, pp. 57-58.

49. Abulafia, *Two Italies*, pp. 237-254, demostrando que no era judío; cf. E. H. Byrne, «Easterners in Genoa», *Journal of the American Oriental Society*, vol. 38 (1918), pp. 176-187; y V. Slessarev, «Die sogennanten Orientalen im mittelaterlichen Genua. Einwänderer aus Südfrankreich in der liguriwchen Metropole», *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, vol. 51 (1964), pp. 2265.

50. Abulafia, *Two Italies*, pp. 102-103, 240.

51. Ibíd., p. 244.

52. Ibn Jubayr, *The Travels of ibn Jubayr*, trad. al inglés de R. Broadhurst, Londres, 1952, pp. 358-359; Abulafia, *Two Italies*, pp. 247-251; en la documentación genovesa aparece con el nombre «Caitus Builcassem».

1. Benjamín de Tudela, *The Itinerary of Benjamin of Tudela*, ed., M. N. Adler, Londres, 1907; también, *The Itinerary of Benjamin of Tudela*, ed. M. Signer, Malibu, CA, 1983; las referencias son de la edición original inglesa de Adler; [las citas de esta traducción

han sido extraídas del *Libro de viajes de Benjamín de Tudela*, versión castellana, introducción y notas por J. R. Magdalena Nom de Déu, Riopiedras Ediciones, Barcelona, 1982, (*N. de la t.*)].

2. J. Prawer, *The History of the Jews in the Latin Kingdom of Jerusalem*, Oxford, 1988, en especial, pp. 191-206.

3. *Viajes de Benjamín de Tudela*, p. 54.

4. *The Itinerary of Benjamin of Tudela*, p. 2.

5. *Viajes de Benjamín de Tudela*, p. 55; cf. H. E. Mayer, *Marseilles Levantehandel und ein akkonensisches Fälscheratelier des XIII. Jahrhunderts*, Tübingen, 1972, pp. 62-65.

6. Cf. M. Soifer, «'You say that the Messiah has come…': the Ceuta Disputation (1179) and its place in the Christian anti-Jewish polemics of the high Middle Ages», *Journal of Medieval History*, vol. 31 (2005), pp. 287-307.

7. *Viajes de Benjamín de Tudela*, p. 57.

8. *The Itinerary of Benjamin of Tudela*, p. 2.

9. *Viajes de Benjamín de Tudela*, p. 68.

10. *The Itinerary of Benjamin of Tudela*, p. 2.

11. *Viajes de Benjamín de Tudela*, p. 120; *The Itinerary of Benjamin of Tudela*, p. 76, nota 1: veintiocho grupos en un manuscrito, cuarenta en otro.

12. *Viajes de Benjamín de Tudela*, p. 121.

13. Ibn Jubayr, *The Travels of ibn Jubayr*, trad. al inglés de R. Broadhurst, Londres, 1952, pp.

14. Broadhurst, *The Travels of ibn Jubayr*, p. 15.

15. Ibn Yubair, *Viajes*, en *Dos viajeros musulmanes*, trad.: M. Comes y L. Martínez, Círculo de Lectores, Barcelona, 1999, p. 207.

16. Broadhurst, *The Travels of ibn Jubayr*, p. 27.

17. Ibn Yubair, *Viajes*, pp. 208-209.

18. Roger of Howden, citado en J. Pryor, *Geography, Technology, and War: Studies in the Maritime History of the Mediterranean 649-1571*, Cambridge, 1988, p. 37.

19. Pryor, *Geography, Technology and War*, pp. 16-19, y p. 17, figuras 3a-b.

20. Broadhurst, *The Travels of ibn Jubayr*, p. 29.

21. Ibíd., pp. 346-347; también, J. Riley-Smith, «Government in Latin Syria and the commercial privileges of foreign merchants» en *Relations between East and West in the Middle Ages*, ed. D. Baker, Edimburgo, 1973, p. 112.

22. Ibn Yubair, *Viajes*, p. 211.

23. Ibn Yubair, *Viajes*, pp. 213-215.

24. Ibn Yubair, *Viajes*, p. 513.

25. R. C. Smail, *The Crusaders in Syria and the Holy Land*, Ancient Peoples and Places, Londres, 1973, p. 75.

26. Ibn Yubair, *Viajes*, p. 515.

27. Ibn Yubair, *Viajes*, p. 515.

28. Osama ibn Munqidh, *Libro de las experiencias*, trad.: M. Comes, Círculo de Lectores, Barcelona, 1999, p. 175.

29. Ibn Yubair, *Viajes*, p. 519.

30. Ibn Yubair, *Viajes*, pp. 522, 525.

31. Corán, 27:44, citado en Ibn Yubair, *Viajes*, p. 526.

32. Ibn Yubair, *Viajes*, p. 526.

33. Ibn Yubair, *Viajes*, p. 527.

34. Ibn Yubair, *Viajes*, pp. 527, 529.

35. Ibn Yubair, *Viajes*, p. 530.

36. Ibn Yubair, *Viajes*, p. 531.

37. Ibn Yubair, *Viajes*, pp. 533-534; Pryor, *Geography, Technology and War*, p. 36.

38. Ibn Yubair, *Viajes*, p. 538.

39. Ibn Yubair, *Viajes*, p. 539.

40. Ibn Yubair, *Viajes*, p. 554.

41. Versos de al-Muaqqir b.Aws., citados en Ibn Yubair, *Viajes*, p. 569.

42. H. Krueger, *Navi e proprietà navale a Genova: seconda metà del secolo XII =Atti della Società ligure di storia patria*, vol. 25, fasc. 1, Génova, 1985.

43. Ibíd., pp. 148-149, 190-161.

44. J. Pryor y E. Jeffreys, *The Age of the Δρομων: The Bizantine Navy ca. 500-1024*, Leiden, 2006, pp. 423-444.

45. Pryor, *Geography, Technology, and War*, p. 64; Krueger, *Navi*, p. 26.

46. Krueger, *Navi*, pp. 24-27.

47. Pryor, *Geography, Technology, and War*, pp. 29-32; R. Unger, *The Ship in the Medieval Economy, 600-1600*, Londres, 1980, pp. 123-127.

48. D. Abulafia, «Marseilles, Acre and the Mediterranean, 1200-1291», en *Coinage in the Latin East: the Fourth Oxford Symposium on Coinage and Monetary History*, ed. P. Edbury, y M. Metcalf (British Archaeological Reports, Oxford, 1980), pp. 20-21, reimpreso en D. Abulafia, *Italy, Sicily and the Mediterranean, 1100-1400*, Londres, 1987, ensayo x.

49. Unger, *Ship in the Medieval Economy*, p. 126.

1. Ibn Yubair, *Viajes*, en *Dos viajeros musulmanes*, trad.: M. Comes y L. Martínez, Círculo de Lectores, Barcelona, 1999, p. 539; D. Abulafia, *The Two Italies: Economic Relations between the Norman Kingdom of Sicily and the Northern Communes*, Cambridge, 1977, pp. 116-119.

2. D. Abulafia, «The Crown and the economy under Roger II and his successors», *Dumbarton Oaks Papers*, vol. 37 (1981), p. 12, reimpreso en D. Abulafia, *Italy, Sicily and the Mediterranean, 1100-1400*, Londres, 1987, ensayo i.

3. H. Wieruszowski, «Roger of Sicily, *Rex-Tyrannus*, in twelfth-century political thought», *Speculum*, vol. 38 (1963), pp. 46-78, reimpreso en H. Wieruszowski, *Politics and Culture in Medieval Spain and Italy*, Roma, 1971.

4. Niketas Choniates, citado en Abulafia, *Two Italies*, p. 81.

5. D. Nicol, *Byzantium and Venice: a Study in Diplomatic and Cultural Relations*, Cambridge, 1988, p. 87.

6. D. Abulafia, «The Norman Kingdom of Africa and the Norman expeditions to Majorca and the Muslim Mediterranean», *Anglo-Norman Studies*, vol. 7 (1985), pp. 26-41, reimpreso en D. Abulafia, *Italy, Sicily and the Mediterranean, 11001400*, Londres, 1987, ensayo xii.

7. Ibn al-Athir, en ibíd., p. 34.

8. Abulafia, «Norman Kingdom of Africa», pp. 36-38.

9. C. Dalli, *Malta: the Medieval Millenium*, Malta, 2006, pp. 69-79.

10. C. Stanton, «Norman naval power in the Mediterranean in the eleventh and twelfth centuries»; (tesis doctoral, Universidad de Cambridge, 2008).

11. L.-R. Ménager, *Amiratus-Ἀμηρᾶς: l'Émirat et les origines de l'Amirauté, París, 1960 ; L. Mott, Sea Power in the Medieval Mediterranean: the Catalan-Aragonese Fleet in the War of the Sicilian Vespers*, Gainsville, FL, 2003, pp. 59-60.

12. Abulafia, «Norman Kingdom of Africa», pp. 41-43.

13. Caffaro, en Abulafia, *Two Italies*, p. 97.

14. Cf. G. Day, *Genoa's Response to Byzantium, 1155-1204: Commercial Expansion and Factionalism in a Medieval City*, Urbana, IL, 1988.

15. Abulafia, *Two Italies*, pp. 90-98.

16. M. Mazzaoui, *The Italian Cotton Industry in the Latter Middle Ages, 1100-1600*, Cambridge, 1981.

17. Abulafia, *Two Italies*, p. 218; Dalli, *Malta*, p. 84.

18. Véase Abulafia, *Two Italies*, pp. 255-256, 283-284; D. Abulafia, «Southern Italy, Sicily and Sardinia in the medieval Mediterranean economy», en D. Abulafia, *Commerce and Conquest in the Mediterranean, 1100-1500*, Aldershot, 1993, ensayo i, pp. 1-32; economía colonial: H. Bresc, *Un monde méditerranéen: économie et société en Sicile, 1300-1450*, 2 vols., Roma y Palermo, 1986; otro punto de vista en S. R. Epstein, *An Island for Itself: Economic Development and Social Change in Late Medieval Sicily*, Cambridge, 1992.

19. D. Abulafia, «Dalmatian Ragusa and the Norman Kingdom of Sicily», *Slavonic and East European Review*, vol. 54 (1976), pp. 412-428, reimpreso en D. Abulafia, *Italy, Sicily and the Mediterranean, 1100-1400*, Londres, 1987, ensayo x.

20. C. M. Brand, *Byzantium Confronts the West, 1100-1400*, Cambridge, MA, 1968, pp. 41-42, 195-196.

21. Ibíd., p. 161.

22. Eustacio de Tesalónica, *The Capture of Thessaloniki*, ed. y trad. al inglés de J. R. Melville-Jones, Canberra, 1988.

23. Brand, *Byzantium Confronts the West*, p. 175.

24. G. Schlumberger, *Les campagnes du roi Amaury 1*er *de Jérusalem en Égypte au XII*è *siècle*, París, 1906.

25. E. Sivan, *L'Islam et la Croisade: idéologie et propagande dans les réactions musulmanes aux Croisades*, París, 1968.

26. D. Abulafia, «Marseilles, Acre and the Mediterranean, 1200-1291», en *Coinage in the Latin East: the Fourth Oxford Symposium on Coinage and Monetary History*, ed. P. Edbury, y M. Metcalf (British Archaeological Reports, Oxford, 1980), p. 20, reimpreso en D. Abulafia, *Italy, Sicily and the Mediterranean, 1100-1400*, Londres, 1987, ensayo xv.

27. J. Prawer, *Crusader Institutions*, Oxford, 1980, pp. 230-237, 241.

28. R. C. Smail, *The Crusaders in Syria and the Holy Land*, Ancient Peoples and Places, Londres, 1973, pp. 74-75 (con mapa); M. Benvenisti, *The Crusaders in the Holy Land*, Jerusalén, 1970, pp. 97-102; Prawer, *Crusader Institutions*, pp. 229-241; P. Pierotti, *Pisa e Accon: l'insediamento pisano nella città crociata. Il porto. Il fondaco*, Pisa, 1987.

29. J. Riely-Smith, «Government in Latin Syria and the commercial privileges of foreign merchants», en *Relations between East and West in the Middle Ages*, ed. D. Baker, Edimburgo, 1973, pp. 109-132.

30. C. Cahen, *Orient et occident au temps des croisades*, París, 1983, p. 139.

31. D. Abulafia, «Crocuses and crusaders: San Gimignano, Pisa and the kingdom of Jerusalem», en *Outremer: Studies in the History of the Crusading Kingdom of Jerusalém Presented to Joshua Prawer*, ed. R. C. Smail, H. E. Mayer y B. Z. Kedar, Jerusalén, 1982, pp. 227-243, reimpreso en D. Abulafia, *Italy, Sicily and the Mediterranean, 1100-1400*, Londres, 1987, ensayo xiv.

32. D. Abulafia, «Maometto e Carlomagno: le due aree monetarie dell'oro e dell'argento», *Economia naturale, Economia Monetaria*, ed. R. Romano y U. Tocci, *Storia d'Italia, Annali*, vol. 6, Turín, 1983, pp. 223-270.

33. Abulafia, *Two Italies*, pp. 172-173, 190-192.

34. D. Abulafia, «Henry count of Malta and his Mediterranean activities: 12031230», en *Medieval Malta: Studies on Malta before the Knights*, ed. A. Lutrell, Londres, 1975, p. 111, reimpreso en D. Abulafia, *Italy, Sicily and the Mediterranean*, ensayo iii.

35. Ibíd., pp. 112-113.

36. Citado en ibíd., pp. 113-114, núms. 43, 46.

37. Brand, *Byzantium Confronts the West*, p. 16.

38. Abulafia, «Henry count of Malta», p. 106.

39. Brand, *Byzantium Confronts the West*, p. 209.

40. Ibíd., pp. 210-211; Abulafia, «Henry count of Malta», p. 108.

41. J. Phillips, *The Fourth Crusade and the Sack of Constantinople*, Londres, 2004; J. Godfrey, *The Unholy Crusade*, Oxford, 1980; D. Queller y T. Madden, *The Fourth Crusade: the Conquest of Constantinople*, 2.a ed., Filadelfia, PA, 1997.

42. D. Howard, *Venice and the East: the Impact of the Islamic World on Venetian Architecture 1100-1500*, New Haven, CT, 2000, pp. 103, 108.

43. J. Longnon, *L'Empire latin de Constaninople et la principauté de Morée*, París, 1949 ; D. Nicol, *The Despotate of Epiros*, Oxford, 1057; M. Angold, *A Byzantine Government in Exile: Government and Society under de Laskarids of Nicaea (1204-1261)*, Oxford, 1975.

44. Abulafia, «Henry count of Malta», pp. 115-119.

45. S. McKee, *Uncommon Dominion: Venetian Crete and the Myth of Ethnic Purity*, Filadelfia, PA, 2000.

46. Howard, *Venice and the East*, p. 93.

47. Brand, *Byzantium Confronts the West*, p. 213.

48. *Leonardo Fibonacci: il tempo, le opere, l'eredità scientifica*, ed. M. Morelli y M. Tangheroni, Pisa, 1994.

49. C. Thouzellier, *Hérésie et hérétiques: vaudois, cathares, patarins, albigeois*, París, 1969.

1. D. Herlihy, *Pisa in the Early Renaissance*, New Haven, CT, 1958, pp. 131-133.

2. D. Abulafia, *The Western Mediterranean Kingdoms 1200-1500: the Struggle for Dominion*, Londres, 1997, pp. 35-37.

3. *Libro de Viajes de Benjamín de Tudela*, versión castellana, introducción y notas por J. R. Magdalena Nom de Déu, Riopiedras Ediciones, Barcelona, 1982, p. 55.

4. S. Bensch, *Barcelona and its Rulers, 1096-1291*, Cambridge, 1995.

5. J.-E. Ruiz-Domènec, *Ricard Guillem: un sogno per Barcellona*, con un apéndice de documentos editados por R. Conde y Delgado de Molina, Nápoles, 1999; pero cf. Bensch, *Barcelona*, pp. 85-121, 154-155.

6. S. Orvietani Busch, *Medieval Mediterranean Ports: the Catalan and Tuscan Coasts, 1100-1235*, Leiden, 2001.

7. Abulafia, *Western Mediterranean Kingdoms*, p. 52.

8. Bernat Desclot, *Crònica*, cap. XIV, ed. M. Coll i Alentorn, Editorial Barcino, Barcelona, 1987, vol. 5; D. Abulafia, *A Mediterranean Emporium: the Catalan Kingdom of Majorca*, Cambridge, 1994 [hay trad. cast.: Abulafia, David, *Un emporio mediterráneo: el reino catalán de Mallorca*, trad.: P., y B. Garí, Ediciones Omega, Barcelona 1996], pp. 7-8.

9. *El llibre dels Feyts*, estudio preliminar regesta y transcripción del códice de Poblet, realizado por Vicente García Edo, Vicent García Editores, Paterna 1989, t. 1, cap. 47, pág. 107; Abulafia, *Mediterranean Emporium*, p. 7.

10. Ibíd., t.1, caps. 54 y 56, pág. 112.

11. Abulafia, *Mediterranean Emporium*, pp. 78-79, 65-68.

12. Ibíd., pp. 56-64.

13. Véase, A. Watson, *Agricultural Innovation in the Early Islamic World: the Diffusion of Crops and Farming Techniques, 700-1100*, Cambridge, 1982.

14. R. Burns y P. Chevedden, *Negotiating Cultures: Bilingual Surreder Treaties on the Crusader-Muslim Frontier under James the Conqueror*, Leiden, 1999.

15. L. Berner, «On the Western shores: the Jews of Barcelona during the reign of Jaume I 'el Conqueridor', 1213-1276» (tesis doctoral, Universidad de California, Los Ángeles, 1986).

16. Abulafia, *Mediterranean Emporium*, pp. 78-79, 204-208; A. Hernando *et al.*, *Cartogràfia mallorquina*, Barcelona, 1995.

17. R. Vose, *Dominicans, Muslims and Jews in the Medieval Crown of Aragon*, Cambridge, 2009.

18. R. Chazan, *Barcelona and Beyond: the Disputation of 1263 and its Aftermath*, Berkeley, CA, 1992.

19. Mejor edición: O. Limor, *Die Disputationen zu Ceuta (1179) und Mallorca (1286): zwei antijüdaische Schriften aus dem mittelalterlichen Genua*, Monumenta Germaniae Historica, Munich, 1994, pp. 169-300.

20. H. Hames, *Like Angels on Jacob's Ladder: Abraham Abulafia, the Franciscans, and Joachinism*, Albany, NY, 2007.

21. Ibíd., pp. 33-34.

22. H. Hames, *The Art of Conversion: Christianity and Kabbalah in the Thirteenth Century*, Leiden, 2000; D. Urvoy, *Penser l'Islam: les présupposés islamiques de l'«art» de Llull*, París, 1989.

23. D. Abulafia, «The apostolic imperative: religious conversion in Llull's Blanquerna», en *Religion, Text and Society in Medieval Spain and Northern Europe: Essays in Honour of J. N. Hillgarth*, ed. L. Shopkow *et al.*, Toronto, 2002, pp. 105-121.

24. Ramon Llull, «Book of the Gentile and the three wise men», en A. Bonner, *Doctor Illuminatus: a Ramon Llull Reader*, Princeton, NJ, 1993, p. 168. [Edición catalana del texto de Lull: *Llibre del gentil e dels tres savis*, Ramon Llull, ed. Antoni Bonner, Publicacions de l'Abadia de Montserrat y Patronat Ramon Llull, Barcelona y Palma de Mallorca, 2001; hay trad. cast.: *Libro del gentil y los tres sabios*, Raimundo Lulio, texto, traducción y notas por Matilde Conde Salazar, Biblioteca de Autores Cristianos, Universidad Nacional de Educación a Distancia, Madrid, 2007].

25. «Vita coetanea», en Bonner, *Doctor Illuminatus*, pp. 24-25, 28-30.

26. Bonner, *Doctor Illuminatus*, p. 43.

27. C.-E. Dufourcq, *L'Espagne catalane et le Mahgrib au XIIIe et XIVe siècles*, París, 1966, pp. 514-520.

28. D. Abulafia, «Catalan merchants and the western Mediterranean, 1236-1300: studies in the notarial acts of Barcelona and Sicily», *Viator: Medieval and Renaissance Studies*, vol. 16 (1985), pp. 232-235, reimpreso en D. Abulafia, *Italy, Sicily and the Mediterranean, 1100-1400*, Londres, 1987, ensayo viii.

29. Ibíd., pp. 235, 237.

30. Ibíd., pp. 220-221.

31. A. Hibbert, «Catalan consulates in the thirteenth century», *Cambridge Historical Journal*, vol. 9 (1949), pp. 352-358; Dufourcq, *L'Espagne catalane et le Mahgrib*, pp. 133-156.

32. J. Hillgarth, *The Problem of a Catalan Mediterranean Empire 1229-1327*, English Historical Review, suplemento no 8, Londres, 1975, p. 141; A. Atiya, *Egypt and Aragon*, Leipzig, 1938, pp. 57-60.

33. Hillgarth, *Problem*, p. 41; J. Trenchs Odena, «De alexandrinis (el comercio prohibido con los musulmanes y el papado de Aviñón durante la primera mitad del siglo XIV)», *Anuario de estudios medievales*, vol. 10 (1980), pp. 237-320.

34. Abulafia, «Catalan merchants», p. 222.

35. Ibíd., pp. 230-231.

36. J. Brodman, *Ransoming Captives in Crusader Spain: the Order of Merced on the Christian-Islamic Frontier*, Filadelfia, PA, 1986; J. Rodriguez, *Captives and Their Saviours in the Medieval Crown of Aragon*, Washington DC, 2007.

37. Abulafia, *Mediterranean Emporium*, pp. 130-139.

38. Ibíd., pp. 188-125; A. Ortega Villoslada, *El reino de Mallorca y el mundo atlántico: evolución político-mercantil (1230-1349)*, Madrid, 2008; también, Dufourcq, *L'Espagne catalane et le Mahgrib*, pp. 208-237.

39. Abulafia, «Catalan merchants», pp. 237-238.

40. N. Housley, *The Later Crusades: from Lyons to Alcázar 1274-1580*, Oxford, 1992, pp. 7-17.

41. D. Abulafia, *Frederick II: a Medieval Emperor*, Londres, 1988, pp. 164-201.

42. Ibíd., pp. 346-347.

43. G. Lesage, *Marseille angevine*, parís, 1950.

44. Abulafia, *Mediterranean Emporium*, pp. 240-245.

45. P. Xhufi, *Dilemat e Arbërit: studime mbi Shqipërinë mesjetare*, Tirana, 2006, pp. 89-172.

46. J. Pryor, «The galleys of Charles I of Anjou, king of Sicily, ca. 1269-1284», *Studies in Medieval and Renaissance History*, vol. 4 (1993), pp. 35-103.

47. L. Mott, *Sea Power in the Medieval Mediterranean: the Catalan-Aragonese Fleet in the War of the Sicilian Vespers*, Gainsville, FL, 2003, p. 15.

48. Abulafia, *Western Mediterranean Kingdoms*, pp. 66-76; S. Runciman, *The Sicilian Vespers: a History of the Mediterranean World in the Thirteenth Century*, Cambridge, 1958.

49. H. Bresc, «1282: classes sociales et révolution nationale», *XI Congresso di storia della Corona d'Aragona*, Palermo, 1983-1984, vol. 2, pp. 241-258, reimpreso en H. Bresc, *Politique et Société en Sicile, XIIe-XVe siècles*, Aldershot, 1900.

50. D. Abulafia, «Southern Italy and the Florentine economy, 1265-1370», *Economic History Review*, ser. 2, 33 (1981), pp. 377-388, reimpreso en D. Abulafia, *Italy, Sicily and the Mediterranean*, ensayo vi.

51. Abulafia, *Western Mediterranean Kingdoms*, pp. 107-171.

52. J. Pryor, «The naval battles of Roger de Lauria», *Journal of Medieval History*, vol. 9 (1983), pp. 179-216.

53. Mott, *Sea Power*, pp. 29-30.

54. Ibíd., pp. 31-32.

55. Bernat Desclot, *Crònica*, cap. CLXVI, ed. M. Coll i Alentorn, Editorial Barcino, Barcelona, 1987, vol. 5.

56. Mott, *Sea Power*, pp. 33-34.

57. Abulafia, *Mediterranean Emporium*, pp. 10-12.

1. S. Schein, *Fideles Cruces: the Papacy, the West and the Recovery of the Holy Land, 1274-1314*, Oxford, 1991.

2. A. Laiou, *Constantinople and the latins: the Foreign Policy of Andronicus II 1282-1328*, Cambridge, MA, 1972, pp. 68-76, 147-157.

3. C. F. Lane, *Venice: a Maritime Republic*, Baltimore MD, 1973, p. 84.

4. D. ABulafia, «Sul commercio del grano siciliano nel tardo Duecento», XI Congresso della Corona d'Aragona, 4 vols., Palermo, 1983-1984, reimpreso en D. Abulafia, *Italy, Sicily and the Mediterranean, 1100-1400*, Londres, 1987, ensayo vii.

5. D. Abulafia, «Southern Italy and the Florentine economy, 1265-1370», *Economic History Review*, ser. 2, 33 (1981), pp. 377-388, reimpreso en D. Abulafia, *Italy, Sicily and the Mediterranean*, ensayo vi.

6. G. Jehel, *Aigues-Mortes, un port pour un roi: les Capétiens et la Méditerranée*, Roanne, 1985: K. Reyerson, *Business, Banking and Finance in Medieval Montpellier*, Toronto, 1985.

7. P. Edbury, *The Kingdom of Cyprus and the Crusades 1191-1374*, Cambridge, 1991; estudios muy útiles en B. Arbel, *Cyprus, the Franks and Venice, 13th16th centuries*, Aldershot, 2000.

8. D. Abulafia, «The Levant trade of the minor cities in the thirteenth and fourteenth centuries: strenhths and weaknesses», en *The Medieval Levant. Studies in Memory of Aliyahu Ashtor (1914-1984)*, ed. B. Z. Kedar y A. Udovitch, *Asian and African Studies*, vol. 22 (1988), pp. 183-202.

9. P. Edbury, «The crusading policy of Peter I of Cyprus, 1359-1369», en P. Holt, ed., *The Eastern Mediterranean Lands in the Period of the Crusades*, Warmisnter, 1977, pp. 90-105; Edbury, *Kingdom of Cyprus*, pp. 147-179.

10. R. Unger, *The Ship in the Medieval Economy, 600-1600*, Londres, 1980, pp. 176-179; J. Robson, «The Catalan fleet and Moorish sea-power (13771344)», *English Historical Review*, vol. 74 (1959), p. 391.

11. Lane, *Venice*, p. 46.

12. D. Abulafia, «Venice and the kingdom of Naples in the last years of Robert the Wise, 1332-1343», *Papers of the British School at Rome*, vol. 48 (1989), pp. 196-199.

13. S. Chojnacki, «In search of the Venetian patriciate: families and faction in the fourteenth century», en *Rennaissance Venice*, ed. J. R. Hale, Londres, 1973, pp. 47-90.

14. Otro proyecto implicó un intercambio con Albania: D. Abulafia, «the Aragonese kingdom of Albania: an Angevin project of 1311-1316», *Mediterranean Historical Review*, vol. 10 (1995), pp. 1-13.

15. M. Tangheroni, *Aspetti del commercio dei cereali nei paesi della Corona d'Aragona, 1: La Sardegna*, Pisa y Cagliari, 1981; C. Manca, *Aspetti dell'espansione economica catalano-aragonese noel Mediterraneo occidentale: il commercio internazionale del sale*, Milán, 1966; M. Tangheroni, *Città dell'argento: Iglesias dalle origini alla fine del Medioevo*, Nápoles, 1985.

16. F. C. Casula, *La Sardegna aragonese*, 2 vols., Sassari, 1990-1991; B. Pitzorno, *Vita di Eleanora d'Arborea , principessa medioevale di Sardegna*, Milán, 2010.

17. D. Abulafia, *A Mediterranean Emporium: the Catalan Kingdom of Majorca*, Cambridge, 1994 [hay trad. cast.: Abulafia, David, *Un emporio mediterráneo: el reino catalán de Mallorca*, trad.: P., y B. Garí, Ediciones Omega, Barcelona 1996], pp. 15-17, 54.

18. Carta de Pedro IV de Aragón, citada en V. Salavert y Roca, *Cerdeña y la expansión mediterránea de la Corona de Aragón, 1297-1314*, citado en Abulafia, *Un emporio mediterráneo*, p. 124; Abulafia, *Mediterranean Emporium*, p. 248.

19. L. Mott, *Sea Power in the Medieval Mediterranean: the Catalan-Aragonese Fleet in the War of the Sicilian Vespers*, Gainsville, FL, 2003, p. 216, tabla 2 y p. 217; J. Pryor, «The galleys of Charles I of Anjou, king of Sicily, ca. 12691284», *Studies in Medieval and Renaissance History*, vol. 14 (1993), p. 86.

20. Mott, *Sea Power*, pp. 211-224.

21. Tangheroni, *Aspetti del commercio*, pp. 72-78.

22. Robson, «The Catalan fleet», pp. 389-391, 394, 398.

23. G. Hills, *Rock of Contention: a History of Gibraltar*, Londres, 1974 [hay trad. cast.: George Hills, *El peñón de la discordia. Historia de Gibraltar*, Librería Editorial Sanmartín, Madrid, 1974], pp. 60-72; M. Harvey, *Gibraltar: a History*, 2.a ed., Staplehurst, Kent, 2000, pp. 37-40.

24. Robson, «The Catalan fleet», pp. 389-391, 394, 398.

25. Harvey, *Gibraltar*, pp. 44-45.

26. J. Riley-Smith, *The Knights of St. John in Jerusalem and Cyprus, 1050-1310*, Londres, 1967, p. 225; P. Edbury, *The Kingdom of Cyprus and the Crusades 1191-1374*, Cambridge, 1991, p. 193.

27. K. Setton, *The Catalan domination of Athens, 1311-1388*, 2.a ed., Londres, 1975.

28. E. Zachariadou, *Trade and Crusade: Venetian Crete end the Emirates of Menteshe and Aydin (1300-1415)*, Venecia, 1983, pp. 13-14.

29. Ibíd., pp. 27-37.

30. N. Housley, *The Later Crusades: from Lyons to Alcázar 1274-1580*, Oxford, 1992, pp. 59-60; Zachariadou, *Trade and* Crusade, pp. 49-51.

31. W. C. Jordan, *The Great Famine: Northern Europe in the Early Fourteenth Century*, Princeton, NJ, 1966; cf. D. Abulafia, «Un'economia in crisi? L'Europa alla vigilia della Peste nera», *Archivio storico del Sannio*, vol. 3 (1988), pp. 5-24.

32. O. Benedictow, *The Black Death 1346-1353: the Complete History*, Woodbridge, 2004, p. 281.

33. B. Kedar, *Merchants in Crisis: Genoese and Venetian Men of Affairs and the Fourteenth-century Depression*, New Haven CT, 1976.

34. M. Dols, *The Black Death in the Middle East*, Princeton, NJ, 1977; Benedictow, *Black Death*, pp. 60-64; con relación a la opinión de que no se trataba de la peste bubónica ni de la neumónica, véase B. Gummer, *The Scourging Angel: the Black Death in the British Isles*, Londres, 2009.

35. S. Borsch, *The Black Death in Egypt and England: a Comparative Study*, El Cairo, 2005, pp. 1-2.

36. Benedictow, *The Black Death*, pp. 70-71, 93-94.

37. Ibíd., pp. 77-82, 89-90, 278-281.

38. Ibíd., pp. 82-83.

39. Ibíd., pp. 65-66.

40. Ibíd., pp. 380-384.

41. D. Abulafia, «Carestia, peste, economia», *Le epidemie nei secoli* XIV-XVII, *Nuova Scuola Medica Salernitana*, Salerno, 2006.

42. S. E. Epstein, *An Island for Itself: Economic Development and Social Change in Late Medieval Sicily*, Cambridge, 1992.

1. D. Abulafia, *A Mediterranean Emporium: the Catalan Kingdom of Majorca*, Cambridge, 1994 [hay trad. cast.: Abulafia, David, *Un emporio mediterráneo: el reino catalán de Mallorca*, trad.: P., y B. Garí, Ediciones Omega, Barcelona 1996], pp. 217-221; F. Melis, *Aspetti della vita economica medievale (studi nell'Archivio Datini di Prato)*, Siena y Florencia, 1962; I. Origo, *The Merchant of Prato*, 2.a ed., Harmondsworth, 1963.

2. Origo, *Merchant of Prato*, p. 128.

3. I, Houssaye Michienzi, «Réseaux et stratégies marchandes: le commerce de la compagnie Datini avec le Maghrib (fin XIVe-début XVe siècle), (tesis doctoral, European University Institute), Florencia, 2010.

4. Origo, *Merchant of Prato*, pp. 97-98.

5. R. de Roover, *The Rise and Decline of the Medici Bank 1397-1494*, Cambridge, MA, 1963.

6. B. Kedar, *Merchants in Crisis: Genoese and Venetian Men of Affairs and the Fourteenth-century Depression*, New Haven CT, 1976, donde argumenta que una depresión psicológica entre los comerciantes fue en paralelo a una supuesta depresión económica.

7. O. Benedictow, *The Black Death 1346-1353: the Complete History*, Woodbridge, 2004, pp. 118-133.

8. F.C. Lane, *Venice: a Maritime Republic*, Baltimore, MD, 1973, pp. 176-179; S.A. Epstein, *Genoa and the Genoese, 958-1528*, Chapel Hill, NC, 1996, pp. 220-221.

9. Lane, *Venice*, p. 186; Epstein, *Genoa*, pp. 219-220.

10. S. McKee, *Uncommon Dominion: Venetian Crete and the Myth of Ethnic Purity*, Filadelfia, PA, 2000, pp. 145-161.

11. Lane, *Venice*, pp. 189-201; Epstein, *Genoa*, pp. 237-242.

12. Lane, *Venice*, p. 196.

13. Cf. Kedar, *Merchants in Crisis.*

14. Dante Alighieri, *Divina Comedia, Infierno, canto XXI*, ed. A. Chiclana, Austral, Espasa, Madrid, 2010, p.181; Lane, *Venice*, p. 163.

15. Lane, *Venice*, pp. 122-123, 163-164; C. F. Lane, *Venetian Ships and Shipbuilders of the Renaissance*, Baltimore, MD, 1934.

16. Lane, *Venice*, p. 120.

17. H. Prescott, *Jerusalem Journey: Pilgrimage to the Holy Land in the Fifteenth Century*, Londres, 1954; H. Prescott, *Once to Sinai: the Further Pilgimrage of Friar Felix Fabri*, Londres, 1957.

18. *Petrarch's Guide to the Holy Land: Itinerary to the Sepulcher of Our Lord Jesus Christ*, ed. T. Catchey, Notre Dame, IN, 2002.

19. Ciríaco de Ancona, *Later Travels*, ed. E. Bondar, Cambridge, MA, 2003; M. Belozerskaya, *To Wake the Dead: a Renaissance merchant and the Birth of Archaeology*, Nueva York, 2009; B. Ashmole, «Cyriac of Ancona», en *Art and Politics in Renaissance Italy*, ed. G. Holmesm Oxford, 1993, pp. 41-57.

20. N. Z. Davis, *Trickster Travels: a Sixteenth —century Muslim between Worlds*, Nueva York, 2006.

21. P. Corrao, *Governare un regno: potere, società e instituzioni in Sicilia fra Trecento e Quattrocento*, Nápoles, 1991.

22. J. Carbonell y F. Manconi, eds., *I Catalani in Sardegna*, Milán 1994; G. Goddard King, *Pittura sarda del Quattro-Cinquecento*, 2.a ed., Nuoro, 2000.

23. A. Ryder, *Alfonso the Magnanimous, Kinf og Aragon, Naples and Sicily, 1396-1458*, Oxford, 1990.

24. P. Stacey, *Roman Monarchy and the Renaissance Prince*, Cambridge, 2007.

25. J. Favier, *Le roi René*, París, 2009; M. Kekewich, *The Good King: René of Anjou and Fifteenth-century Europe*, Basingstoke, 2008.

26. W. Küchler, *Die Finanzen der Krone Aragon während des 15. Jahrhunderts (Alfons V und Johann II)*, Münster, 1983; L. Sánchez Aragonés, *Cortes, monarquía y ciudades en Aragón, durante el reinado de Alfonso el Magnánimo*, Zaragoza, 1994.

27. A. Gallo, *Commentarius de Genuensium maritima classe in Barchinonenses expedita, anno MCCCCLVVI*, ed.C. Fossati, Fonti per la storia dell'Italia medievale, Rerum italicarum scriptores, ser. 3, vol. 8, Roma, 2010; y C. Fossati, *Genovesi e Catalani: guerra sul mare. Relazioni di Antonio Gallo (1446)*, Génova, 2008.

28. D. Abulafia, «From Tunis to Piombino: piracy and trade in the Tyrrhenian Sea, 1397-1472», en *The Experience of Crusading*, vol. 2: *Defining the Crusader Kingdom*, ed. P. Edbury and J. Phillips, Cambridge, 2003, pp. 275-297.

29. D. Abulafia, «The mouse and the elephant: relations between the kings of Naples and the lordship of Piombino on the fifteenthe century», en J. Law and B. Paton, eds., *Communes and Despots: Essays in Memory of Philip Jones*, Aldershot, 2010, pp. 145-160; G. Forte, *Di Castiglione di Pescaia presidio aragonese dal 1447 al 1460*, Grosseto, 1935; publicado también en *Bolletino della società historica maremmana*, 1934-1935.

30. M. Navarro Sorní, *Calixto II Borja y Alfonso el Magnánimo frente a la cruzada*, Valencia, 2003; cf. A. Ryder, «The eastern policy of Alfonso the magnanimous», *Atti dell'Accademia Pontaniana*, vol. 27 (1979), pp. 7-27.

31. D. Abulafia, «Scanderbeg: a hero and his reputation», introducción a H. Hodgkinson, *Scanderbeg*, Londres, 1999, pp. ix-xv; O. J. Schmidt, *Skënderbeu*, Tirana, 2008 (edición alemana: *Skanderbeg: der neue Alexander auf dem Balkan*, Regensburg, 2009); F. Babinger, *Mehmed the Conqueror and his Time*, ed. W. Hickman, Princeton, NJ, 1979. pp. 390-396.

32. D. Duran i Duelt, *Kastellórizo, una isla griega bajo dominio de Alfonso el Magnánimo (1450-1458), colección documental*, Barcelona, 2003; C. Marinescu, *La politique orientale d'Alfonse V d'Aragon, roi de Naples (1416-1458)*, Institut d'Estudis Catalans, Memòries de la Secció Històrico-Arqueològica, vol. 46, Barcelona, 1994, pp. 203-204.

33. D. Abulafia, «Genoese, Turks and Catalans in the age of Mehmet II and Tirant lo Blanc», in *Quel mar che la terra inghirlanda, Studi sul Mediterraneo medievale in ricordo di Marco Tangheroni*, 2 vols., Pisa, 2007, vol. 1 pp. 49-58; traducciones al inglés: C. R. La Fontaine, *Tirant lo Blanc: the Complete Translation*, Nueva York, 1993, una traducción literal completa, y D. Rosenthal, trad. al inglés, *Tirant lo Blanc*, Londres, 1984, una versión abreviada.

34. E. Aylward, *Martorell's Tirant lo Blanc: a Program for Military and Social Reform in Fifteenth-century Christendom*, Chapel Hill, NC, 1985.

35. Joanot Martorell y Martí Joan de Galbá, *Tirante el Blanco*, libro I, cap. LXXXV [99], versión castellana de 1511, ed., intro. y notas de M. De Riquer, Espasa Calpe, Madrid 1974, vol. 1, p. 304.

36. Doukas, *Decline and Fall of Byzantium to the Ottoman Turks by Doukas: an Annotated Translation of* Historia Turco-Byzantina, ed. H. magoulias, Detroit, 1976, cap. 38:5, p. 212.

37. H. İnalcik, *The Ottoman Empire: the Classical Age 1300-1600*, Londres, 1973.

38. Babinger, *Mehmed the Conqueror*, pp. 359-366.

39. P. Butorac, *Kotor za samovlade (1355-1420)*, Perast, 1999, pp. 75-115.

40. L. Malltezi, *Qytete e bregdetit shqiptar gjäte sundemit Venedikas (aspekte te jetés së tyre)*, Tirana, 1988, pp. 229-241 (resumen francés); O. J. Schmitt, *Das veneziansiche Albanien (1392-1479)*, Munich, 2001.

41. L. Butler, *The Siege of Rhodes 1480*, Order of St John Historical Pamphlets, no. 10 Londres, 1970, pp. 1-24; E. Brockman, *The Two Sieges of Rhodes 1480-1522*, Londres, 1969; Babinger, *Mehmed the Conqueror*, pp. 396-399.

42. Butler, *Siege of Rhodes*, pp. 11, 22.

43. H. Houben, ed., *La conquista turca di Otranto (1480) tra storia e mito*, 2 vols., galatina, 2008; Babinger, *Mehmed the Conqueror*, pp. 390-391, 395.

44. Babinger, *Mehmed the Conqueror*, pp. 390-396.

45. C. Kidwell, «Venice, the French invasion and the Apulian ports», en *The French Descent into Renaissance Italy 1494-1495: Antecedents and Effects*, ed., D. Abulafia, Aldershot, 1995, pp. 295-308.

46. Ibíd., p. 300.

47. N. Bisaha, *Creating East and West: Renaissance Humanism and the Ottoman Turks*, Filadelfia, PA, 2004; R. Mack, *Bazaar to Piazza: Islamic Trade and Italian Art, 1300-1600*, Berkeley, CA, 2002.

48. C. Campbell, A. Chong, D. Howard y M. Rogers, *Bellini and the East*, National Gallery, Londres, 2006.

49. D. Abulafia, «Dalmatian Ragusa and the Norman Kingdom of Sicily», Slavonic and East European Review, vol. 54 (1976), pp 412-428, reimpreso en D. Abulafia, *Italy, Sicily and the Mediterranean, 1100-1400*, Londres, 1987, ensayo x.

50. R. Harris, *Dubrovnik: a History*, Londres, 2003, pp. 58-63.

51. F. Carter, «Balkan exports through Dubrovnik 1358-1500: a geographical analysis», *Journal of Croatian Studies*, vols. 9-10 (1968-1969), pp. 133-159, reimpreso en el extraño libro de F. Carter, *Dubrovnik (Ragusa): a classical City-state*, Londres, 1972, pp. 214-292, gran parte del resto es una reimpresión no atribuida de L. Villari, *The Republic of Ragusa*, Londres, 1904.

52. B. Krekić, *Dubrovnik (Raguse) et le Levant au Moyen Âge*, París, 1961.

53. B. Krekić, «Four Florentine commercial companies in Dubrovnik (Ragusa) in the first half of the fourteenth century», en *The Medieval City*, ed. D. Herlihy, H. Miskimin y A. Udovitch, New Haven, CT, 1977, pp. 25-41; D. Abulafia, «Grain traffic out of the Apulian ports on behalf of Lorenzo de Medici, 14861487», *Karisssimi Gotifride: Historical Essays Presented to Professor Dofrey Wettinger on his Seventieth Birthday*, ed. P. Xuereb, Malta, 1999, pp. 25-36, reimpreso en D. Abulafia, *Mediterranean Encounters: Economic, Religious, Political, 1100-1550*, Aldershot, 2000, ensayo ix; M. Spremić, *Dubrovnik i Aragonci (1442-1495)*, Belgrado, 1971, p. 210.

54. Filip de Diversis, *Opis slavnogo grada Dubrovnika*, ed. Z. Janeković-Römer, Zagreb, 2004, p. 156; B. Krekić, *Dubrovnik in the Fourteenth and Fifteenth Centuries: a City between East and West*, Norman, OK, 1972, p. 35.

55. Spremić, *Dubrovnik i Aragonci*, pp. 207-211 (sumario italiano).

56. B. Cotrugli, *Il libro dell'arte di mercatura*, ed. U. tucci, Venecia, 1990; B. Kotruljević, *Knjiga o umijeŋu trgovanja*, Zagreb, 2005; también, con relación a los vientos, las olas y la navegación, B. Kotruljević, *De Navigatione - O polvidbi*, ed. D. Salopek, Zagreb, 2005.

57. Harris, *Dubrovnik*, pp. 88-90.

58. Ibíd., pp. 93, 95; N. Biegman, *The Turco-Ragusan Relationship according to the firmāns of Murād III (1575-1595) extant in the State Archives of Dubrovnik*, La Haya y París, 1967.

1. N. Housley, *The Later Crusades: from Lyons to Alcázar 1274-1580*, Oxford, 1992, pp. 196-197.

2. J. Heers, *Gênes aud XVe siècle: civilisation méditérranéenne, grand capitalisme, et capitalisme populaire*, París, 1971.

3. E. Ashtor, «Levantine sugar industry in the late Middle Ages: a case of tehcnological decline», *The Islamic Middle East, 700-1900*, ed. A. L. Udovitch, Princeton, NJ, 1981, pp. 91-132.

4. Entre ellos, la colección Wallace de Londres, el de la Hispanic Society of America en Nueva York, y el Museo de Israel en Jerusalén.

5. D. Abulafia, «Sugar in Spain», *European Review*, vol. 16, pp. 191-210; M. Ouerfelli, *Le sucre: production, commercialisation et usages dans la Méditerranée médiévale*, Leiden, 2007.

6. A. Fábregas García, *Producción y comercio de azúcar en el Mediterráneo medieval: el ejemplo del reino de Granada*, Granada, 2000: J. Heers, «Le royaume de Grenade et la politique marchande de Gênes en Occident (XVe siècle)», *Le Moyen Âge*, vol. 63 (1957), p. 109, reimpreso en J. Heers, *Société et Économie a Gênes (XIVe-XVe siècles)*, Londres, 1979, ensayo vii; F. Melis, «Málaga nel sistema economico del XIV e XV secolo», *Economia e Storia*, vol. 3 (1956), pp. 19-59, 139-163, reimpreso en F. Melis, *Mercaderes italianos en España (investigaciones sobre su correspondencia y su contabilidad)*, Sevilla, 1976, pp. 3-65; R. Salicrú i Lluch, «The Catalano-Aragonese commercial presence in the sultanate of Granada during the reign of Alfonso thte Magnanimous», *Journal of Medieval History*, vol. 27 (2001), pp. 289-312.

7. P. Russell, *Prince Henry «the Navigator»: a Life*, New Haven, CT, 2000, pp. 2958.

8. Ibíd., pp. 182-193.

9. B. Rogerson, *The Last Crusaders: the Hundred-year Battle for the Centre of the World*, Londres, 2009, en especial, pp. 399-422.

10. Luis de Camoens, *Los Lusiadas*, 4:49, trad.: J. A. Sabio, Cátedra, Madrid, 1986, p. 231.

11. F. Themudo Barata, *Navegaçao, comércio e relações políticas*: *os portugueses no Mediterrâneo Ocidental (1385-1466)*, Lisboa, 1998; J. Heers, «L'expansion maritime portugaise à la fin du Moyen Âge: la Méditerranée», *Actas do III Colóquio internacional de estudios luso-brasileiros*, vol. 2, Lisboa, 1969, pp. 138147, reimpreso en Heers, *Société et Économie*, ensayo iii.

12. R. Salicrú i Lluch, *El tràfic de mercaderies a Barcelona segons els comptes de la Lleuda de Mediona (febrer de 1434)*, Anuario de estudios medievales, anexo núm. 30, Barcelona, 1995.

13. D. Abulafia, «The Crown and the economy under Ferrante I of Naples (14581494)», en T. Dean y C. Wickham eds., *City and Countryside in Late Medieval and Renaissance Italy: Essays Presented to Philip Jones*, Londres, 1990, pp. 135, 140, reimpreso en en D. Abulafia, *Commerce and Conquest in the Mediterranean*, 1100-1500, Aldershot, 1993.

14. A. Ruddock, *Italian Merchants and Shipping in Southampton 1270-1600*, Southampton, 1951, pp. 173-177.

15. K. Reyerson, *Jacques Cœur: Entrepreneur and King's bursar*, Nueva York, 2005, pp. 3, 90-91; J. Heers, *Jacques Cœur 1400-1456*, París, 1997, que adopta un punto de vista diferente al de M. Mollat, *Jacques Cœur ou l'esprit de l'entreprise au XVe siècle*, París, 1988 y al de C. Poulains, *Jacques Cœur ou les rêves concrétisés*, París, 1982.

16. Citado por Reyerson, *Jacques Cœur*, p. 87.

17. Ibíd., pp. 90, 92, 162; Mollat, *Jacques Cœur*, pp. 168-180.

18. D. Lamelas, *The Sale of Gibraltar in 1474 to the New Christians of Cordova*, ed. S. Benady, Gibraltar y Grendon, Northants, 1992, pp. 48-53; M. Harvey, *Gibraltar: a History*, 2.a ed., Staplehurst, Kent, 2000, pp. 48-53.

19. P. Wolff, «The 1391 pogrom in Spain: social crisis or not?», *Past and Present*, núm. 50 (1971), pp. 4-18.

20. C. Carrère, *Barcelone: centre économique à l'époque des difficultés, 1380-1462*, 2 vols., París y La Haya, 1967; C. Batlle, *Barcelona a mediados del siglo xv: historia de una crisis urbana*, Barcelona, 1976.

21. J. M. Quadrado, *Forenses y ciudadanos*, Biblioteca Balear, vol. 1, Palma de Mallorca, 1982, reimpresión de la 2.a ed., Palma 1985; peste: M. Barceló Crespi, *Ciutat de Mallorca en el Trànsit a la modernitat*, Palma de Mallorca, 1988.

22. R. Piña Homs, *El Consolat de Mar: Mallorca 1326-1800*, Palma de Mallorca, 1985. R. Smith, *The Spanish Guild Merchant: a History of the Consulado, 1250-1700*, Durham, NC, 1972, pp. 3-33.

23. Puntos de vista negativos clásicos en: J. Elliott, *Imperial Spain 1469-1714*, Londres, 1963, pp. 24, 30-31; P. Vilar, «Le déclin catalan au bas Moyen Âge», *Estudios de Historia Moderna*, vol. 6 (1956-59), pp. 1-68; J. Vicens Vives, *An Economic History of Spain*, Princeton, NJ, 1969 [*Manual de la Historia econó-mica de España*, Teide, Barcelona, 1959], con importantes secciones reimpresas en R. Highfield, ed., *Spain in the Fifteenth Century 1369-1516*, Londres, 1972, pp. 31-57, 248-275.

24. A. P. Usher, *The Early History of Deposit Banking in Mediterranean Europe*, Cambridge, MA, 1943.

25. D. Coulon, *Barcelone et le grand commerce d'Orient au Moyen Âge: un siècle de relations avec l'Égypte et la Syrie-Palestine, ca. 1330 - ca. 1430*, Madrid y Barcelona, 2004.

26. M. del Treppo, *I Mercanti catalani e l'Espansione dell Corona d'Aragona nel Secolo XV*, Nápoles, 1972, figura frente a p. 16; D. Pifarré Torres, *El comerç internacional de Barcelona i el mar del Nord (Bruges) al final del segle* XIV, Barcelona y Montserrat, 2002.

27. Se realizaron 154 viajes desde Barcelona en dirección a Rodas entre 1390 y 1493: del Treppo, *Mercanti catalani*, p. 59.

28. Del Treppo, *Mercanti catalani*, pp. 211, 213-244.

29. Abulafia, «The Crown and the economy under Ferrante I», pp. 142-143.

30. D. Abulafia, «L'economia mercantile nel Mediterraneo occidentale (*c.* 1390*c.* 1460): commercio locale e lunga distanzia nee'età di Alfonso il Magnanimo», *Schola Salernitana. Dipartimento di Latinità e Medoevo, Università degli Studi di Salerno, Annali*, vol. 2 (1997), pp. 28-30, reimpreso en D. Abulafia, *Mediterranean Encounters: Economic, Religious, Political, 1100-1550*, Aldershot, 2000, ensayo viii; M. Zucchitello, *El comerç maritim de Tossa a través del port barceloní (1357-1553)*, Quaderns d'estudis tossencs, Tossa de Mar, 1982.

31. H. Winter, *Die katalanische Nao von 1450 nach dem Modell im Maritiem Museu, Prins Hendrik in Rotterdam*, Burg bez. Magdeburg, 1956; *Het Mataró-Model: ein bijzondere Aanwist*, Maritiem Museum Prinz Hendrik, Rotterdam, 1982.

32. Salicrú, *El tràfic de mercaderies.*

33. M. Peláez, *Catalunya desprès de la guerra civil del segle* XV, Barcelona, 1981, p. 140; cf. del Treppo, *Mercanti catalani*, pp. 586-587.

34. Peláez, *Catalunya*, pp. 145, 153-159.

35. P. Macaire, *Majorque et le commerce international (1400-1450 environ)*, Lille, 1986, pp. 81-91, 411: O. Vaquer Bennasar, *El comerç marítim de Mallorca, 1448-1531*, Palma de Mallorca, 2001.

36. John Elliott, *La España imperial, 1469-1716*, trad.: J.Marfany, Vicens Vives, Barcelona, 2005, p. 31; «giroscopio» citado de E. Hamilton, *Money, Prices and Wages in Valencia, Aragon and Navarre 1351-1500*, Cambridge, MA, 1936, pp. 55-59.

37. S. Jados, *Consulate of the Sea and Related Documents*, Tuscaloosa, AL, 1975, pp. 3-18; Smith, *Spanish Guild Merchant*, pp. 20-25.

38. Campany, Antonio de, *Código de las costumbres marítimas de Barcelona: hasta aquí vulgarmente llamado Libro del consulado.* Imprenta de don Antonio de Sancha, Madrid 1971, p. 133; Jados, *Consulate of the Sea*, p. 38; también, pp. 35-38, 54-57, 204-208.

39. Campany, *Libro del consulado*, pp. 243-244; Jados, *Consulate of the Sea*, pp. 59-57; O. R. Constable, «The problem of jettison in medieval Mediterranean maritime law», *Journal of Medieval History*, vol. 20 (1994), pp. 207-220.

40. Jados, *Consulate of the Sea*, pp. 65, 68-69.

41. Ibíd., pp. 135-137; con relación a la cerámica: *Valenza-Napoli: rotte mediterranee della ceramica/València-Nàpols: les rutes mediterrànies de la ceràmica*, Valencia, 1997.

42. Campany, *Libro del consulado*, p. 146.

43. M. Teresa Ferrer i Mallol, «Els italians a terres catalanes (segles XII-XV)», *Anuario de Estudios Medievales*, vol. 19 (1980), pp. 393-467.

44. J. Guiral-Hadziiossif, *Valence, port méditerranéen au XVe siècle (1410-1525)*, Publications de la Sorbonne, París, 1986, pp. 281-286; D. Igual Luis, *Valencia e Italia en el siglo xv: rutas, mercados y hombres de negocios en el espacio económico del Mediterráneo occidental*, Bancaixa Fundació Caixa Castelló, Castellón, 1998.

45. P. Iradiel, «Valencia y la expansión económica de la Corona de Aragón», en D. Abulafia y C. Garí, eds., *En las costas del Mediterráneo occidental: las ciudades de la Península Ibérica y del reino de Mallorca y el comercio mediterráneo en la Edad Media*, Barcelona, 1997, pp. 155-169; E. Cruselles, *Los mercaderes de Valencia en la Edad Media, 1380-1450*, Lérida, 2001; E. Cruselles, *Los comerciantes valencianos del siglo* XV *y sus libros de cuentas*, Castellón de la Plana, 2007.

46. Véanse los estudios de P. Mainoni, V. Mora y de C. Verlinden recogidos en A. Furió, ed., *València, mercat medieval*, Valencia, 1985, pp. 83-156, 159-173, 267, 275.

47. Eg. Gentino Abulafia: G. Romestan, «Els mercaders llenguadocians en el regne de València durante la primera meitat del segle xiv», en Furió, *València*, p. 217.

48. Salicrú, «The Catalano-Aragonese commercial presence», pp. 289-312.

49. E. Belenguer Cebriá, *València en la crisi del segle* XV, Barcelona, 1976.

50. S. R. Epstein, *An Island for Itself: Economic Development and Social Change in Late Medieval Sicily*, Cambridge, 1992; C. Zelda, *Cagliari: un porto commerciale nel Mediterrano del Quattrocento*, Nápoles, 2001.

51. O. Benedictow, *The Black Death 1346-1353: the Complete History*, Woodbridge, 2004, p. 281.

52. Wolff, «The 1391 pogrom», pp. 4-18.

53. H. Maccoby, *Judaism on trial: Jewish-Christian Disputations in the Middle Ages*, Rutherford, NJ, 1982, pp. 168-215.

54. A. Y. d'Abrera, *The Tribunal of Zaragoza and Crypto-Judaism, 1484-1515*, Turnhout, 2008.

55. R. Conde y Delgado de Molina, *La expulsión de los judíos de la corona de Aragón: documentos para su estudio*, Zaragoza, 1991, doc. 1, pp. 41-44.

56. Samuel Usque, *Consolation for the Tribulations of Israel (Consolaçam as Tribulaçóens de Israel)*, ed. M. Cohen, Filadelfia, PA, 1964; Joseph Hacohen y el Corrector Anónimo, *The Vale of Tears (Emek Habacha)*, ed., H. May, La Haya, 1971.

57. G. N. Zazzu, *Seppharad addio - 1492: I profughi ebrei della Spagna al «ghetto» di Genova*, Génova, 1991.

58. N. Zeldes, «Sefardi and Sicilian exiles in the Kingdom of Naples: settlement, community formation and crisis», *Hispania Judaica Bulletin*, vol. 6. (5769/2008), pp. 237-266; D. Abulafia, «Aragonese kings of Naples and the Jews», en B. Garvin y B. Cooperman, eds., *The Jews of Italy: Memory and Identitiy*, Bethesda, MD, 2000, pp. 82-106.

59. D. Abulafia, «Insediamenti, diaspora e tradizione ebraica: gli Ebrei del Regno di Napoli da Ferdinando il Cattolico a Carlo V», *Convegno internazionale Carlo V, Napoli e il Mediterraneo = Archivio storico per le province napoletane*, vol. 119 (2001), pp. 171-200.

60. Mark Mazower, *La ciudad de los espíritus, Salónica desde Suleimán el magnífico hasta la ocupación nazi*, trad.: S. Jordán, Crítica, Barcelona 2009, p. 67; «marranos» es un término que se solía utilizar a menudo para designar a los conversos.

61. A. David, *To Come to the Land: Immigration and Settlement in Sixteenth-century Eretz-Israel*, Tuscaloosa, AL, 1999.

62. T. Glick, *Irrigation and Society in Medieval Valencia*, Cambridge, MA, 1970.

63. L. P. Harvey, *Islamic Spain 1250 to 1500*, Chicago, 1990.

64. M. Meyerson, *The Muslims of Valencia in the Age of Fernando and Isabel: between Coexistence and Crusade*, Berkeley, CA, 1991; L. P. Harvey, *Muslims in Spain, 1500 to 1614*, Chicago, IL, 2005.

65. J.-E. Ruiz-Doménec, *El Gran Capitán: retrato de una época*, Barcelona, 2002; C. J. Hernando Sánchez, *El Reino de Nápoles en el imperio de Carlos V: la consolidación de la conquista*, Madrid, 2001; D. Abulafia, 'Ferdinand the Catholic and the kingdom of Naples', en *Italy and the European Powers: the Impact of War, 1503-1530*, ed. Christine Shaw, Leiden, 2006, pp. 129-158; E. Baumgartner, *Louis XII*, Stroud, 1994.

66. J. M. Doussinague, *La política internacional de Fernando el Católico*, Madrid, 1944, pp. 91-106.

67. D. Abulafia, *The Discovery of Mankind: Atlantic Encounters in the Age of Columbus*, New Haven, CT, 2008 [hay trad. cast.: *El descubrimiento de la humanidad. Encuentros atlánticos en la era de Colón*, trad.: R.M. Salleras Puig, Crítica, Barcelona, 2009]; M. A. Ladero Quesada, *El primer oro de Amé-rica: los comienzos de la Casa de la Contratación de las Yndias*, 1503-1511, Madrid, 2002.

68. A. Hess, *The Forgotten Frontier: a History of the Sixteenth-century Ibero-African Frontier*, Chicago, IL, 1978, pp. 37-42; Doussinague, *Política internacional*, pp. 194-209, 212-228, 346-345; R. Gutiérrez Cruz, *Los presidios españoles del Norte de África en tiempo de los Reyes Católicos*, Melilla, 1998.

69. R. Ríos Lloret, *Germana de Foix, una mujer, una reina, una corte*, Valencia, 2003.

70. B. Aram, *Juana the Mad: Sovereignty and dynasty in Renaissance Europe*, Baltimore, MD, 2005.

71. T. Dandelet y J. Marino (eds.), *Spain in Italy: Politics, Society, and Religion, 1500-1700*, Leiden, 2007; T. Dandelet, *Spanish Rome, 1500-1700*, New Haven, CT, 2001.

1. D. Abulafia, *The Discovery of Mankind: Atlantic Encounters in the Age of Columbus*, New Haven, CT, 2008 [hay trad. cast.: *El descubrimiento de la humanidad. Encuentros atlánticos en la era de Colón*, trad.: R. M. Salleras Puig, Crítica, Barcelona, 2009], pp. 33-44, 82-86.

2. D. Blumenthal, *Enemies and Familiars: Slavery and Mastery in Fifteenth-century Valencia*, Ithaca, NY, 2009.

3. B. Pullan, ed., *Crisis and Change in the Venetian Economy in the Sixteenth and Seventeenth Centuries*, Londres, 1968.

4. F. Braudel, *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II*, trad. al inglés de S. Reynolds, Londres, 1972-1973 [hay trad. cast.: Fernand Braudel, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, trad.: M. Monteforte Roledo, W. Roces y V. Simón, Fondo de Cultura Económica, México, 1987], vol. 2, p. 880, fecha el fenómeno demasiado tarde.

5. J. Heers, *The Barbary Corsairs: Warfare in the Mediterranean, 1480-1580*, Londres, 2003; G. Fisher, *Barbary Legend: Trade and Piracy in North Africa 1415-1830*, Oxford, 1957; también, J. Wolff, *The Barbary Coast: Algiers under the Turks, 1500 to 1830*, Nueva York, 1979.

6. P. Brummett, *Ottoman Seapower and Levantine Diplomacy in the Age of Discovery*, Albany, NY, 1994, pp. 123-141.

7. Véanse las vívidas crónicas de R. Crowley, *Empires of the Sea: the Final Battle for the Mediterranean 1521-1580*, Londres, 2008, pp. 11-27; y B. Rogerson, *The last crusaders: the Hundred-year Battle for the Centre of the World*, Londres, 2009, pp. 261-265.

8. A. Hess, *The Forgotten Frontier: a History of the Sixteenth-century Iber-African Frontier*, Chicago, IL, 1978, pp. 21, 42, 75-76.

9. Ö. Kumrular, *El Duelo entre Carlos V y Solimán el Magnífico (1520-1535)*, Estambul, 2005, p. 126.

10. M. Özen, *Piri Reis and his Charts*, 2.a ed., Estambul, 2006, pp. 4, 8-9.

11. Fisher, *Barbary Legend*, p. 42; Heers, *Barbary Corsairs,* p. 61; Özen*, Piri Reis,* p. 4; Rogerson, *Last Crusaders*, p. 156.

12. Heers, *Barbary Corsairs*, p. 63; Rogerson, *Last Crusaders*, pp. 160-163; Hess, *Forgotten Frontier*, pp. 63-64.

13. R. Davis, *Christian Slaves, Muslim Masters: White Slavery in the Mediterranean, the Barbary Coast and Italy, 1500-1800*, Basingstoke, 2003; Crowley, *Empires of the Sea*, p. 34.

14. Heers, *Barbary Corsairs*, pp. 64-65.

15. Kumrular, *El Duelo*, p. 119; también O. Kumrular, *Las relaciones entre el imperio otomano y la monarquía católica entre los años 1520-1535 y el papel de los estados satélites*, Estambul, 2003.

16. Heers, *Barbary Corsairs*, p. 68.

17. Ibíd., pp. 70-71.

18. Kumrular, *El Duelo,* p. 19.

19. Heers, *Barbary Corsairs*, p. 71.

20. Crowley, *Empires of the Sea*, p. 63.

21. Wolf, *Barbary Coast,* p. 20 (1535).

22. P. Lingua, *Andrea Doria: Principe e Pirata nell'italia del '500*, Génova, 2006.

23. Crowley, *Empires of the Sea*, p. 49; Heers, *Barbary Corsairs*, p. 69.

24. Crowley, *Empires of the Sea*, p. 55; Rogerson, *Last Crusaders*, p. 288.

25. Crowley, *Empires of the Sea*, p. 69.

26. Lingua, *Andrea Doria,* pp. 94-101.

27. Wolf, *Barbary Coast*, p. 20.

28. D. Abulafia, «La politica italiana della monarchia francese da Carlo VIII a Francesco I», en *El reino de Nápoles y la monarquía de España: entre agregación y conquista,* ed. G. Galasso y C. Hernando Sánchez, Madrid, 2004.

29. Heers, *Barbary Corsairs,* pp. 73-74.

30. R. Knecht, *Renaissance Warrior and Patron: the Reign of Francis I*, Cambridge, 1994; p. 296; J. Luis Castellano, «Estudio preliminar», en J. Sánchez Montes, *Franceses, Protestantes, Turcos: los Españoles ante la política internacional de Carlos V*, 2.a ed., Granada, 1995, pp. ix-xlvi.

31. Heers, *Barbary Corsairs*, p. 73.

32. Hess, *Forgotten Frontier*, p. 73; Sánchez Montes, *Franceses, Protestantes, Turcos*, p. 52.

33. Knecht, *Renaissance Warrior,* pp. 296, 299, 329.

34. Ibíd., p. 489; Heers, *Barbary Corsairs,* pp. 83-90; Hess, *Forgotten Frontier,* p. 75.

35. Brummett, *Ottoman Seapower,* pp. 89-121.

36. Ibíd., pp. 131-141.

37. G. Hanlon, *The Twilight of a Military Tradition: Italian Aristocrats and Europe Conflicts 1560-1800*, Londres, 1998, pp. 29-30; D. Goodman, *Spanish Naval Power, 1589-1665: Reconstruction and Defeat*, Cambridge, 1997, pp. 13, 132.

38. J. Guilmartin, *Gunpowder and Galleys: Changing Technology and Mediterranean Warfare at Sea in the 16th Century*, 2.a ed., Londres, 2003, pp. 245- 247.

39. N. Capponi, *Victory of the West: the Story of the Battle of* Lepanto, Londres, 2006, pp. 179-181; Guilmartin, *Gunpowder and Galleys,* pp. 209-234; H. Bicheno, *Crescent and Cross: the Battle of Lepanto 1571*, Londres, 2003, p. 73 (plano de galera) [hay trad. cast.: Hugh Bicheno, *La batalla de Lepanto*, trad.: D. Aldea Rosell, Ariel, Barcelona, 2005].

40. Capponi, *Victory of the West,* pp. 183-184.

41. Guilmartin, *Gunpowder and Galleys*, pp. 78-79, 211-220; J. Pryor, *Geography, Technology, and War: Studies in the Maritime History of the Mediterranean 649-1571*, Cambridge, 1988, p. 8.

42. Guilmartin, *Gunpowder and Galleys,* pp. 125-126.

43. Capponi, *Victory of the West,* pp. 198-199.

44. Davis, *Christian Slaves, Muslim Masters*, pp. 42-43 (renegados), 115-129 (*bagni*).

45. Guilmartin, *Gunpowder and Galleys,* pp. 237-239.

1. F. Braudel, *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II*, trad. al inglés de S. Reynolds, Londres, 1972-1973 [hay trad. cast.: Fernand Braudel, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, trad.: M. Monteforte Roledo, W. Roces y V. Simón, Fondo de Cultura Económica, México, 1987], vol. 2, pp. 919-920.

2. J. Guilmartin, *Gunpowder and Galleys: Changing Technology and Mediterranean Warfare at Sea in the 16th Century*, 2.a ed., Londres, 2003, p. 143.

3. Braudel, *Mediterranean*, vol. 2, pp. 973-987.

4. Guilmartin, *Gunpowder and Galleys*, pp. 137-147.

5. E. Bradford, *The Great Siege: Malta 1565*, 2.a ed., Harmondsworth, 1964, p. 14.

6. A. Cassola, «The Great Siege of Malta (1565) and the Istanbul State Archives», en A. Cassola, I. Bostan y T. Scheben, *The 1565 Ottoman/Malta Campaign Register*, Malta, 1998, p. 19.

7. Braudel, *Mediterranean*, vol. 2, pp. 1014-1017.

8. R. Crowley, *Empires of the Sea: the Final Battle for the Mediterranean 15211580*, Londres, 2008, p. 114.

9. Balbi de Corregio, *Francisco, La verdadera relación de todo lo que el año de 1565 ha sucedido en la isla de Malta, de antes que llegase la armada sobre ella de Solimán el gran Turco. Hasta que llegó el socorro postrero del Rey católico nuestro señor don Felipe segundo de este nombre*, P. Reigner, Barcelona, 1568, p. 35. (*N. de la t.*: ortografía actualizada).

10. Ibíd., p. 37.

11. Ibíd., pp. 54-55.

12. Braudel, *Mediterranean*, vol. 2, p. 1018; Crowley, *Empires of the Sea,* pp. 155156, 165-166.

13. Balbi, *Relación de lo sucedido en la isla de Malta*, p. 92.

14. Ibíd., p. 118.

15. Ibíd., p. 121.

16. Braudel, *Mediterranean*, vol. 2, p. 1020.

17. D. Hurtado de Mendoza, *Guerra de Granada hecha por el rey de España don Felipe II contra los moriscos de aquel reino, sus rebeldes*, Edición digital a partir de Biblioteca de Autores Españoles: historiadores de sucesos particulares. Tomo I, Madrid, M. Rivadeneyra, 1852, pp. 65-122.

18. R. Cavaliero, *The Last of the Crusaders: the Knights of St John and Malta in the Eighteenth Century* (2.a ed., Londres, 2009), p. 23.

19. J. Abela, «Port Activities in Sixteenth-century Malta», tesis de máster, Universidad de Malta, pp. 151-152.

20. Ibíd., pp. 161, 163.

21. G. Wettinger, *Slavery in the Islands of Malta and Gozo*, Malta, 2002.

22. Abela, «Port Activities», pp. 104, 114, 122, 139-142.

23. P. Earle, «The commercial development of Ancona, 1479-1551», *Economic History Review,* 2.a ed., vol. 22, 1969, pp. 28-44.

24. E. Ashtor, «Il commercio levantino di Ancona nel basso medioevo», *Rivista storica Italiana,* vol. 88, 1976, pp. 213-253.

25. R. Harris, *Dubrovnik: a History*, Londres, 2003, p. 162.

26. F. Tabak, *The Waning of the Mediterranean 1550-1870: a Geohistorical Approach*, Baltimore, MD, 2008, p. 127.

27. Earle, «Commercial development of Ancona», pp. 35-37; M. Aymard, *Venise, Raguse et le commerce du blé pendant la second moitié du XVIe siècle*, París, 1966.

28. Earle, «Commercial development of Ancona», p. 40.

29. V. Kostić, *Dubrovnik i Engleska 1300-1650*, Belgrado, 1975.

30. Harris, *Dubrovnik*, pp. 163-164; F. Carter, «The commerce of the Dubrovnik Republic, 1500-1700», *Economic History Review*, 2.a ed., vol. 24 (1971), p. 390.

31. V. Miović, *The Jewish Ghetto in the Dubrovnik Republic (1546-1808)*, Zagreb y Dubrovnik, 2005.

32. Harris, *Dubrovnik,* pp. 252-260, 271-284.

33. Carter, «Commerce of the Dubrovnik Republic», pp. 369-394; reimpreso en su insatisfactoria *Dubrovnik (Ragusa): a Classic City-state*, Londres, 1972, pp. 349404; Harris, *Dubrovnik,* p. 160.

34. Carter, «Commerce of the Dubrovnik Republic», pp. 386-387.

35. Harris, *Dubrovnik,* p. 270.

36. Braudel, *Mediterranean,* vol. 1, pp. 284-290.

37. Ibíd., p. 285.

38. Harris, *Dubrovnik,* p. 172.

39. Braudel, *Mediterranean,* vol. 1, pp. 286-287; A. Tenenti, *Piracy and the Decline of Venice 1580-1615*, Londres, 1967, pp. 3-15.

40. Tabak, *Waning of the Mediterranean,* pp. 173-185.

41. E. Hamilton, *American Treasure and the Price Revolution in Spain, 1501-1650*, Cambridge, MA, 1934.

42. J. Amelang, *Honored Citizens of Barcelona: Patrician Culture and Class Relations, 1490-1714*, Princeton, NJ, 1986, pp. 13-14; A. García Espuche, *Un siglo decisivo: Barcelona y Cataluña 1550-1640*, Madrid, 1998, en general, y pp. 6268 con relación a los colonos franceses.

43. A. Musi, *1 mercanti genovesi nel Regno di Napoli*, Nápoles, 1996; G. Brancaccio, «*Nazione genovese»: consoli e colonia nella Napoli moderna*, Nápoles, 2001, pp. 43-74.

44. R. Carande, *Carlos V* y *sus banqueros*, 3 vols., 4.a ed., Barcelona, 1990; R. Canosa, *Banchieri genovesi e sovrani spagnoli tra Cinquecento e Seicento*, Roma, 1998; Braudel, *Mediterranean,* vol. 1, pp. 500-504.

45. C. Roth, *Doña Gracia of the House of Nasi*, Filadelfia, PA, 1948, pp. 21-49.

46. M. Lazar, ed. *The Ladino Bible of Ferrara*, Culver City, CA, 1992; Roth, *Doña Gracia,* pp. 73-74.

47. Miović, *Jewish Ghetto,* p. 27.

48. Cecil Roth, *Doña Gracia Mendes, vida de una gran mujer*, trad.: R.Trabb, Editorial Israel, Buenos Aires, 1953, p. 165.

49. Roth, *Doña Gracia of the House of Nasi*, pp. 154-158.

50. D. Studnicki-Gizbert, *A Nation upon the Ocean Sea: Portugal's Atlantic Diaspora and the Crisis of the Spanish Empire 1492-1640*, Oxford y Nueva York, 2007.

51. C. Roth, *The House of Nasi: the Duke of Naxos*, Filadelfia PA, 1948, pp. 39-40.

52. Ibíd., pp. 46-47.

53. Ibíd., pp. 75-137.

54. J. ha-Cohen, *The Vale of Tears,* citado en ibíd., p. 137.

55. Cecil Roth, *El duque de Naxos, luz y sombra de un destino ilustre*, trad.: R. Rabb, Editorial Israel, Buenos Aires, 1954, n. 19 al cap. V, p. 227.

56. Bajo el liderazgo de Haim Abulafia: J. Barnai, *The Jews of Palestine in the Eighteenth Century under the Patronage of the Committee of Officials for Palestine*, Tuscaloosa, AL, 1992, pp. 152-153.

57. Roth, *Duke of Naxos,* pp. 62-74.

58. Ibíd., pp. 138-142; N. Capponi, *Victory ofthe West: the Story of the Battle of Lepanto*, Londres, 2006, p. 127.

59. Capponi, *Victory of the West,* pp. 119-123.

60. Ibíd., pp. 121, 124-125.

61. Ibíd., pp. 128-130.

62. Braudel, *Mediterranean,* vol. 2, p. 1105.

63. Capponi, *Victory of the West,* p. 137; A. Gazioglu, *The Turks in Cyprus: a Province of the Ottoman Empire (1571-1878)*, Londres y Nicosia, 1990, pp. 28-35.

64. Capponi, *Victory of the West,* pp. 150-154; Gazioglu, *Turks in Cyprus,* pp. 3648.

65. Capponi, *Victory of the West,* pp. 160-161.

66. Ibíd., p. 170.

67. Ibíd., pp. 229-231.

68. H. Bicheno, *Crescent and Cross: the Battle of Lepanto 1571*, Londres, 2003, p. 208; Gazioglu, *Turks in Cyprus,* pp. 61-66.

69. Capponi, *Victory of the West,* pp. 233-236.

70. Guilmartin, *Gunpowder and Galleys,* p. 252.

71. Fernand Braudel, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo*, t. 2, pp. 583, 602; Capponi, *Victory of the West,* pp. 263-264; Bicheno, *Crescent and Cross,* pp. 300-308.

72. Capponi, *Victory of the West,* pp. 259-260; Bicheno, *Crescent and Cross,* pp. 252, 260 (plano del desarrollo y de las fases iniciales).

73. Guilmartin, *Gunpowder and Galleys,* pp. 253, 255, 257.

74. Crowley, *Empires of the Sea,* p. 272.

75. Guilmartin, *Gunpowder and Galleys,* pp. 18-60.

76. Crowley, *Empires of the Sea,* p. 279.

77. Capponi, *Victory of the West,* p. 256.

78. Ibíd., pp. 268-271; Bicheno, *Crescent and Cross,* p. 263.

79. Crowley, *Empires of the Sea,* pp. 284-285.

80. Capponi, *Victory of the West,* p. 279.

81. Bicheno, *Crescent and Cross,* pp. 319-321; Capponi, *Victory of the West,* pp. 289-291.

82. Bicheno, *Crescent and Cross,* láminas 6a, 6b, 7.

83. Guilmartin, *Gunpowder and Galleys,* pp. 247-248.

84. Braudel, *Mediterranean,* vol. 2, p. 1103.

85. Braudel, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo*, p. 583.

1. G. Hanlon, *The Twilight of a Military Tradition: Italian Aristocrats and European Conflicts, 1560-1800*, Londres, 1998, pp. 26-27.

2. D. Hurtado de Mendoza, *Guerra de Granada hecha por el rey de España don Felipe II contra los moriscos de aquel reino, sus rebeldes*, edición digital a partir de Biblioteca de Autores Españoles: historiadores de sucesos particulares, Madrid, M. Rivadeneyra, 1852.

3. B. Rogerson, *The Last Crusaders: the Hundred-year Battle for the Centre of the World*, Londres, 2009, pp. 399-422.

4. G. Botero, *The Reason of State,* trad. al inglés de D. y P. Waley, Londres, 1956, p. 12; D. Goodman, *Spanish Naval Power, 1589-1665: Reconstruction and Defeat*, Cambridge, 1997 [hay trad. cast.: *Diez libros de la razón de estado*, Servicio de Publicaciones del Senado, Madrid, 2001], pp. 9-10.

5. C. W. Bracewell, *The Uskoks of Senj: Piracy, Banditry, and Holy War in the Sixteenth-century Adriatic*, Ithaca, NY, 1992, p. 8; A. Tenenti, *Piracy and the Decline of Venice 1580-1615*, Londres, 1967, pp. 3-15.

6. E. Hobsbawm, *Primitive Rebels*, Manchester, 1959, y *Bandits*, Londres, 1969; cf. T. Judt, *Reappraisals: Reflections on the Forgotten Twentieth Century*, Londres, 2008; Bracewell, *Uskoks of Seni,* pp. 10-11.

7. Bracewell, *Uskoks of Senj,* pp. 51-52, 56-62, 67-68, 72-74.

8. Ibíd, p. 70, n. 43 (1558).

9. Informe veneciano, citado en ibíd., p. 83.

10. Bracewell, *The Uskoks of Senj,* p. 2; Tenenti, *Piracy and the Decline of Venice,* p. 3.

11. Tenenti, *Piracy and the Decline of Venice,* p. 6.

12. Bracewell, *Uskoks of Senj,* p. 8; Tenenti, *Piracy and the Decline of Venice,* p. 8.

13. Tenenti, *Piracy and the Decline of Venice*, p. 10.

14. Bracewell, *Uskoks of Senj,* pp. 63-64; Tenenti, *Piracy and the Decline of Venice,* p. 10.

15. Bracewell *Uskoks of Senj,* pp. 103-104; Tenenti, *Piracy and the Decline of Venice,* p. 8.

16. Bracewell, *Uskoks of Senj,* pp. 202-203.

17. Ibíd., pp. 210, n 109, 211-212.

18. E. Dursteler, *Venetians in Constantinople: Nation, ldentity and Coexistence in the Earlv Modern Mediterranean*, Baltimore, MI, 2006, p. 24.

19. B. Pullan, *The Jews of Europe and the Inquisition of Venice, 1550-1670*, Oxford, 1983, en especial pp. 201-312; R. Calimani, *The Ghetto of Venice*, Nueva York, 1987.

20. B. Geanakoplos, *Byzantine East and Latin West: Two Worlds of Christendom in the Middle Ages and Renaissance, Studies in Ecclesiastical and Cultural History*, Oxford, 1966.

21. E. G. Tenenti, *Piracy and the Decline of Venice,* p. 56; cf. R. Rapp, «The unmaking of the Mediterranean trade hegernony: international trade rivalry and the comrnercial revolution», *Journal of Economic History,* vol. 3 (1975), pp. 499525.

22. F. C. Lane, *Venice: a Maritime Republic*, Baltimore, ML, 1973, pp. 309-310.

23. M. Greene, «Beyond northern invasions: the Mediterranean in the seventeenth century», *Past and Present,* núm. 174 (2002), pp. 40-72.

24. J. Mather, *Pashas: Traders and Travellers in the Islamic World*, New Haven, CT, 2009, pp. 28-32; M. Fusaro, *Uva passa: una guerra commerciale tra Venezia* e *l'Inghilterra (1540-1640)*, Venice, 1996, pp. 23-24.

25. Tenenti, *Piracy and the Decline of Venice,* pp. 59-60.

26. T. S. Willan, *Studies in Elizabethan Foreign Trade*, Manchester, 1959, pp. 92312.

27. Fusaro, *Uva passa,* p. 24.

28. Tenenti, *Piracy and the Decline of Venice,* pp. 60, 72.

29. Rapp, «Unmaking of the Mediterranean trade hegemony», pp. 509-512.

30. Fusaro, *Uva passa,* pp. 25-26, 48-55; Tenenti, *Piracy and the Decline of Venice,* p. 61.

31. Tenenti, *Piracy and the Decline of Venice,* pp. 74-75.

32. Ibíd., pp. 77-78; C. Lloyd, *English Corsairs on the Barbary Coast*, Londres, 1981, pp. 48-53; A. Tinniswood, *Pirates of Barbary: Corsairs, Conquests and Captivity in the Seventeenth-century Mediterranean*, Londres, 2010, pp. 19-25, 30-42.

33. Tenenti, *Piracy and the Decline of Venice,* pp. 63-64.

34. Ibíd., pp. 64-65, 70-71, 74, 8, 138-143.

35. Ibíd., p. 82.

36. J. Baltharpe, *The Straights Voyage or St David's Poem,* ed. J. *S*. Bromley, Luttrell Society, Oxford, 1959, pp. 35, 45, 58-59, 68-69; N. A. M. Rodger, *The Command of the Ocean: a Naval History of Britain,* 1649-1815, Londres, 2004, pp. 132-133.

37. Rodger *Command ofthe Ocean,* p. 486.

38. M.-C. Engels, *Merchants, Interlopers, Seamen and Corsairs: the «Flemish» Community in Livorno and Genoa (1615-1635)*, Hilversum, 1997, pp. 47-50.

39. Rapp, «Unmaking of the Mediterranean trade hegemony», pp. 500-502.

40. Engels, *Merchants, Interlopers,* pp. 50-51.

41. S. Siegmund, *The Medici State and the Ghetto of Florence: the Construction of an Early Modern Jewish Community*, Stanford, CA, 2006.

42. E. Trivellato, *The Familiarity of Strangers: the Sephardic Diaspora, Livorno, and Cross Cultural Trade in the Early Modern Period*, New Haven, CT, 2009, p. 74; L. Frattarelli Fischer, «La citt medicea», in O. Vaccari *et al.*, *Storia illustrata di Livorno*, Pisa, 2006, pp. 57-109; más en general: D. Calabi, *La città del primo Rinascimento*, Bari y Roma, 2001.

43. F. Braudel y R. Romano, *Navires et merchandises l'entrée du port de Livourne*, Ports, Routes,Trafics, vol. 1, París, 1951, p. 21; Engels, *Merchants, Interlopers,* p. 41.

44. Trivellato, *Familiarity of Strangers*, p 76; Engels, *Merchants, Interlopers*, p. 40.

45. Y. Yovel, *The Other Within: the Marranos, Split Identity and Emerging Modernity*, Princeton, NJ, 2009.

46. Trivellato, *Familiarity of Strangers,* pp. 78, 82.

47. Braudel y Romano, *Navires et merchandises,* p. 4; Engels, *Merchants, lnterlopers,* p. 180.

48. Braudel y Romano, *Navires et merchandises,* p. 46; J. Casey, *The Kingdom of Valencia in the Seventeenth Century*, Cambridge, 1979, pp. 80-82.

49. Braudel y Romano, *Navires et merchandises,* p. 47.

50. Engels, *Merchants, Interlopers*, pp. 67, 91-99, 206-213; K. Persson, *Grain Markets in Europe 1500-1900: Integration and Deregulation*, Cambridge, 1999.

51. Engels, *Merchants, lnterlopers*, pp. 65, 67-73, 96; con relación a Aleppo: Mather, *Pashas,* pp. 17-102.

52. Engels, *Merchants, Interlopers*, pp. 79, 191, 195, 201.

53. T. Kirk, *Genoa and the Sea: Policy and Power in an Early Modern Maritime Republic, I559-1684*, Baltimore, MD, 2005, pp. 45, 193-194; E. Grendi, *La repubblica aristocratica dei genovesi*, Boloña, 1987, p. 332.

54. Grendi, *Repubblica aristocratica*, pp. 339-343, 356-357.

55. Kirk, *Genoa and the Sea*, pp. 34-35, 84-87, 91-96.

56. Grendi, *Repubblica aristocratica*, p. 207.

57. Kirk, *Genoa and the Sea*, pp. 19-23.

58. E. Tabak, *The Waning of the Mediterranean 1550-1870: a Geohistorical Approach*, Baltimore, MD, 2008, pp. 1-29.

1. L. P. Harvey, *Muslims in Spain, 1500 to 1614*, Chicago, IL, 2005, pp. 206-207; M. Carr, *Blood and Faith: the Purging of Muslim Spain, 1492-1614*, Londres, 2009, pp. 109-117.

2. Textos en Harvey, *Muslims in Spain*, pp. 382-398.

3. D. Hurtado de Mendoza, *Guerra de Granada hecha por el rey de España don Felipe II contra los moriscos de aquel reino, sus rebeldes*, edición digital a partir de Biblioteca de Autores Españoles: historiadores de sucesos particulares. Tomo I, Madrid, M. Rivadeneyra, 1852, pp. 65-122.

4. Citado en G. Parker, *Empire, War and Faith in Early Modern Europe*, Londres, 2002, p. 33.

5. Hurtado de Mendoza, *Guerra de Granada*; Carr, *Blood and Faith*, pp. 153-158.

6. Hurtado de Mendoza, *Guerra de Granada*; Harvey, *Muslims in Spain*, pp. 337340; Carr, *Blood and Faith*, pp. 159-179.

7. D. Hurtado de Mendoza, *War in Granada*, (con enmiendas), trad. al inglés de M. Shuttelworth, Londres, 2002, p. 218. (*N. de la t*: esta cita es una traducción de la versión inglesa enmendada de la *Guerra de Granada* de D. Hurtado de Mendoza citada por Abulafia).

8. Harvey, *Muslims in Spain*, p. 339.

9. Carr, *Blood and Faith*, p. 182.

10. Harvey, *Muslims in Spain*, pp. 295-296, revisando a H. C. Lea, *The Moriscos of Spain: their Conversion and Expulsion,* Filadelfia PA, 1901, p. 296.

11. J. Casey, *The Kingdom of Valencia in the Seventeenth Century*, Cambridge, 1979, pp. 79-100.

12. Lea, *Moriscos*, pp. 318-319; Casey, *Kingdom of Valencia*, pp. 228-229, 234; Carr, *Blood and Faith*, p. 256.

13. Lea, *Moriscos*, p. 320; texto parcial en Harvey, *Muslims in Spain*, pp. 310-311.

14. H. C. Lea, *Los moriscos españoles. Su conversión y expulsión*, trad: J. Lorenzo Miralles, Instituto de Cultura Juan Gil-Albert, Alicante, 1990, p. 329.

15. Carr, *Blood and Faith*, p. 263.

16. Lea, *Moriscos,* pp. 326-333 (figuras: p. 332, n. 1); Harvey, *Muslims in Spain*, pp. 314-316.

17. Harvey, *Muslims in Spain*, p. 317; Carr, *Blood and Faith*, p. 286.

18. Lea, *Moriscos,* pp. 340-331.

19. Citado en J. Casey, «Moriscos and the depopulation of Valencia», *Past and Present*, núm. 50, (1971), p. 19.

20. Harvey, *Muslims in Spain*, pp. 320-321.

21. M. García Arenal, *La diaspora des Andalousiens*, Aix-en-Provence, 2003, p. 103.

22. Ibíd., pp. 123, 1137, 139.

23. M. Greene, «Beyond northern invasions: the Mediterranean in the seventeenth century», *Past and Present,* núm. 174 (2002), pp. 40-72.

24. Citado en D. Goffman, *Izmir and the Levantine World, 1550-1650*, Seattle, WA, 1990, p. 52.

25. Ibíd., pp. 61-64, 74-75.

26. E. Frangakis-Syrett, *The Commerce of Smyrna in the Eighteenth Century, 1700-1820,* Atenas, 1992, pp. 74-79.

27. Goffmann, *Izmir,* pp. 67, 77.

28. Ibíd., pp. 81-84; Frangakis-Syrett, *Commerce of Smyrna,* pp. 80-81, 106.

29. Frangakis-Syrett, *Commerce of Smyrna,* p. 35.

30. Pasajes citados en Goffman, *Izmir,* p. 137; also J. Mather, *Pashas: Traders and Travellers in the Islamic World*, New Haven, CT, 2009, pp. 94, 213.

31. G. Scholem, *Sabbatai Sevi, the Mystical Messiah 1626-1676*, Londres, 1973, pp. 106-107, 109, n. 17; y la obra con frecuencia inexacta de J. Freely, *The Lost Messiah: in Search of Sabbatai Sevi*, Londres, 2001, pp. 14-15.

32. Moses Pinheiro of Smyrna, citado por Scholem, *Sabbatai Sevi,* p. 115.

33. Scholem, *Sabbatai Sevi,* pp. 126-127.

34. Freely, *Lost Messiah*, pp. 50, 61.

35. Scholem, *Sabbatai Sevi,* pp. 358-389; Freely, *Lost Messiah,* p. 76.

36. Scholem, *Sabbatai Sevi*, pp. 396-401; Freely, *Lost Messiah,* p. 85.

37. Scholem, *Sabbatai Sevi*, pp. 374-375; Freely, *Lost Messiah,* p. 84.

38. Carta a Inglaterra, citada por Scholem, *Sabbatai Sevi,* p. 383.

39. Scholem, *Sabbatai Sevi*, p. 101.

40. F. Yates, *The Rosicrucian Enlightenment*, Londres, 1972.

41. Freely, *Lost Messiah*, p. 93.

42. Ibíd., pp. 133-134.

43. Scholem, *Sabbatai Sevi*, pp. 673-686.

44. Haim Abulafia, ibíd., p. 359.

45. M. Greene, *A Shared World: Christians and Muslims in the Early Modern Mediterranean* , Princeton, NJ, 2000, pp. 62-67, 110-119.

46. Ibíd., p. 17.

47. Ibíd., p. 14; R. C. Anderson, *Naval Wars in the Levant 1599-1853*, Liverpool, 1951, pp. 121-122.

48. Anderson, *Naval Wars in the Levant,* pp. 122-125.

49. Ibíd., pp. 148-167.

50. Ibíd., pp. 181-184; Greene, *Shared World,* pp. 16, 56.

51. Greene, *Sbared World,* p. 121.

52. Ibíd., pp. 122-140, 141-154; Greene, «Beyond northern invasions».

53. Greene, *Sbared World*, p. 155.

54. Ibíd., pp. 175-181.

55. J. Dakhlia, *Lingua franca: histoire d'une langue métisse en Méditerranée*, Arles, 2008.

56. J. Wansborough, *Lingua Franca in the Mediterranean*, Richmond, Surrey, 1996.

57. H. y R. Kahane y A. Fletze, *The Lingua Franca in the Levant: Turkisb Nautical Terms of ltalian and Greek Origin*, Urbana, IL, 1958.

58. G. Cifoletti, *La lingua franca mediterranea*, Quaderni patavini di linguistica, monografie, núm. 5, Padua, 1989, p. 74; *Dictionnaire de la langue franque ou petit mauresque*, Marsella, 1830, p. 6, reimpreso en Cifoletti, *Lingua franca*, pp. 72-84.

59. R. Davis, *Christian Slaves, Muslim Masters: White Slavery in the Mediterranean, the Barbary Coast and Italy, 1500-1800,* Basingstoke, 2003, pp. 25, 57, 114-115; A.Tinniswood, *Pirates of Barbary: Corsairs, Conquests and Captivity in the Seventeenth-century Mediterranean*, Londres, 2010, pp. 8-61; Cifoletti, *Lingua franca*, p. 108.

1. R. C. Anderson, *Naval Wars in the Levant 1159-1853*, Liverpool, 1951, pp. 194-211, 236, 264-270.

2. George Hills, *El peñón de la discordia. Historia de Gibraltar*, Librería Editorial Sanmartín, Madrid, 1974.

3. E. Routh, *Tangier: England's Lost Atlantic Outpost 1661-1684*, Londres, 1912, p. 10; A.Tinniswood, *Pirates of Barbary: Corsairs, Conquests and Captivity in the Seventeenth-century Mediterranean*, Londres, 2010, p. 204.

4. Routh, *Tangier*, p. 27.

5. S. Pepys, *The Tangier Papers of Samuel Pepys*, ed. E. Chappell, Navy Records Society, vol. 73, Londres, 1935, p. 88; A. Smithers, *Tbe Tangier Campaign: the Birth of tbe British Army*, Stroud, 2003, pp. 31-32.

6. Routh, *Tangier*, p. 27.

7. Citado en ibíd., pp. 23-24; Bromley en J. Baltharpe, *Tbe Straigbts Voyage or St David's Poem*, ed. J.S. Bromley, Luttrell Society, Oxford, 1959, pp. xxvii-xxviii.

8. Routh, *Tangier,* pp. 66-69; Smithers, *Tangier Campaign*, pp. 49-53.

9. Pepys, *Tangier Papers*, p. 97; Routh, *Tangier,* pp. 272-276.

10. Pepys, *Tangier Papers*, p. 41.

11. Tinniswood, *Pirates of Barbary,* pp. 211-215.

12. Routh, *Tangier*, p. 81; también la opinión de sir Henry Sheres en Tinniswood, *Pirates of Barbary*, p. 205.

13. Routh, *Tangier*, pp. 82-86.

14. Pepys, *Tangier Papers*, p. 97; G. Hills, Rock of Contention; A History of Gibraltar, Londres, 1974, p. 150; Routh, *Tangier*, pp. 242-244.

15. Pepys, *Tangier Papers*, p. 65; Routh, *Tangier,* pp. 247-266; también, lámina frente a p. 266; Smithers, *Tangier Campaign,* pp. 142-149; Tinniswood, *Pirates* of *Barbary*, pp. 242-253.

16. Conde de Portland, citado en Hills, *El peñón de la discordia*, p.184; M. Alexander, *Gibraltar Conquered by No Enemy*, Stroud, 2008, p. 45.

17. Hills, El peñón de la discordia, p. 185-186.

18. S. Conn, *Gibraltar it British Diplomacy in the Eighteentb Century*, New Haven, CT, 1942, p. 5.

19. Hills, *El peñón de la discordia*, p. 197, y Apéndice A; HilIs, *Rock of Contention,* pp. I67-, vid appendixA, pp. 475-7; M. Harvey, *Gibraltar: a History*, 2.a ed., Staplehurst, Kent, 2000, p. 65; S. Constantine, *Community and ldentity: the Making* of *Modern Gibraltar since 1704*, Manchester; 2009, p. 12.

20. Citado en Hills, *El peñón de la discordia*, pp. 198-199, 203, a partir de las actas del consejo.

21. Ibíd., pp. 200-201.

22. Ibíd., p. 213.

23. Citado en Conn, *Gibraltar in British Diplomacy*, p. 6.

24. Pasajes citados en Hills, *El peñón de la discordia*, pp. 238-240.

25. Ibíd., p. 255.

26. Claúsulas de Utrecht en ibíd.; Conn, *Gibraltar in British Diplomacy,* pp. 18-22, 25-26.

27. Constantine, *Community and Identity,* pp. 14-34.

28. Baltharpe, *Straights Voyage,* pp. xxv, 61.

29. D. Gregory, *Minorca, the Illusory Prize: a history of the British Occupations of Minorca between 1708 and 1802*, Rutherford, NJ, 1990, pp. 206-207; Conn, *Gibraltar in British Diplomacy,* pp. 28-111; M. Mata, *Conquests and Reconquests of Menorca*, Barcelona, 1984, pp. 129-160.

30. D. Gregory, *Minorca*, p. 26.

31. J. Sloss, *A Small Affair: the French Occupation of Menorca during the Seven Year War*, Tetbury, 2000, pp. 40-43; Gregory, *Minorca,* pp. 35-36, 144-146.

32. Citado por Gregory, *Minorca,* p. 26.

33. Mata, *Conquests and Reconquests,* p. 160.

34. Ibíd., p. 163; J. Sloss, *Richard Kane Governor of Minorca*, Tetbury, 1995, p. 224; Gregory, *Minorca,* pp. 59-60, 151.

35. Gregory, *Minorca,* p. 90, 156; Mata, *Conquests and Reconquests,* p. 164.

36. E. Frangakis-Syrett, *The Commerce* of *Smyrna in the Eighteenth Century, 1700-1820*, Atenas, 1992, pp. 119-121, 131; Gregory *Minorca,* pp. 144, 149-155, y p. 247, n. 1 resumiendo las cifras de R. Davis, *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Newton Abbot, 1962, p. 256; R. Davis, «English foreign trade», in W. Minchinton, ed., *The Growth of English Overseas Trade in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Londres, 1969, p. 108, y tabla frente a p. 118; Gregory, *Minorca*, pp. 44, 149-155.

37. Sloss, *Richard Kane*, p. 210; Gregory, *Minorca*, pp. 71, 119, 122, 132-134.

38. Gregory, *Minorca*, pp. 126-127; Mata, *Conquests and Reconquests*, p. 164.

39. Mata, *Conquests and Reconquests,* pp. 237-238.

40. Sloss, *Small Affair*, pp. 2-4.

41. Mr Consul Banks, en H. W. Richmond, ed., *Papers Relating to the Loss of Minorca in 1756*, Navy Records Society, Londres, 1913, vol. 42, p. 34, y véanse también pp. 38, 50; B. Tunstall, *Admiral Byng and the Loss of Minorca*, Londres, 1928, pp. 22, 32, 39.

42. D. Pope, *At 12 Mr Byng Was Shot*, Londres, 1962, pp. 36, 38 y p. 315, n. 6.

43. Tunstall, *Admiral Byng*, p. 103.

44. Sloss, *Small Affair,* pp. 7-16.

45. Texto en Pope, *At 12 Mr Byng Was Shot,* apéndice v, p. 311; Tunstall, *Admiral Byng*, pp. 137-139.

46. Pope, *At 12 Mr Byng Was Shot,* pp. 294-302.

47. I. de Madariaga, *Britain, Russia, and the Armed Neutrality of 1780: Sir James Harris's Mission to St Petersburg during the American Revolution*, New Haven, CT y Londres, 1962, pp. 239-263, 295-300.

1. R. C. Anderson, *Naval Wars in the Levant 1559-1853*, Liverpool, 1951, pp. 237-242, 270-276.

2. M. S. Anderson, «Great Britain and the Russian fleet, 1769-1770», *Slavonic and East European Review,* vol. 3 i (1952), pp. 148-150, 152, 154.

3. N. Saul, *Russia and the Mediterranean 1797-1807*, Chicago, IL, 1970, p. 4.

4. Anderson, «Great Britain and the Russian fleet», p. 150; M. S. Anderson, «Great Britain and the Russo-Turkish war of 1768 -1774», *English Historical Review,* vol. 69 (1954), pp. 8.

5. Anderson, «Great Britain and the Russian fleet», pp. 153, 158-159; Anderson, «Great Britain and the Russo-Turkish war», pp. 44-45; Anderson, *Naval Wars in the Levant,* p. 281; D. Gregory, *Minorca, the Illusory Prize: a History of the British Occupations of Minorca between 1708 and 1802*, Rutherford, NJ, 1990, p. 141.

6. Anderson, *Naval Wars in the Levant*, pp. 286-291; E.V. Tarlé, *Chesmenskii boy i pervaya russkaya ekspeditsiya v Arkhipelag 1769-1774*, Moscú, 1945, p. 105, n. 1; F.S. Krinitsyn, *Chesmenskoye srazhenye*, Moscú, 1962, pp. 32-34 (mapas).

7. Anderson, «Great Britain and the Russo-Turkish war», pp. 56-57.

8. Anderson, *Naval Wars in the Levant,* pp. 286-305.

9. Saul, *Russia and the Mediterranean,* pp. 7-8; Anderson, «Great Britain and the Russo-Turkish war», p. 46.

10. S. Conn, *Gibraltar in British Diplomacy in the Eighteenth Century*, New Haven, CT, 1942, pp. 174-176, 189-198; T. H. McGuffie, *The Siege of Gibraltar 17791783*, Londres, 1965; M. Alexander, *Gibraltar: Conquered by No Enemy*, Stroud, 2008, pp. 92-114.

11. I. de Madariaga, *Britain, Russia and the Armed Neutrality of I780: Sir James Harris's Mission to St Petersburg during the American Revolution*, New Haven, CT, y Londres, 1962, pp. 240-244, 250-252, 258, 263, 298-299; Gregory, *Minorca,* pp. 187-199.

12. Citado por Saul, *Russia and the Mediterranean,* p. 12, del *Annual Register of 1788, or a View of the History, Politics, and Literature for the Year 1788*, Londres, 1789, p. 59.

13. M. S. Anderson, «Russia in the Mediterranean, 1788-1791: a little-known chapter in the history of naval warfare and privateering», *Mariner's Mirror,* vol. 45 (1959), p. 26.

14. Ibíd., pp. 27-31.

15. Saul, *Russia and the Mediterranean,* pp. 178-179.

16. Ibíd., p. 27.

17. R. Cavaliero, *The Last of the Crusaders: the Knights of St John and Malta in the Eighteenth Century*, 2.a ed., Londres, 2009, p. 103.

18. Ibíd., pp. 144-149.

19. Ibíd., pp. 181-201.

20. D. Gregory, *Malta, Britain, and the European Powers, 1793-1815*, Cranbury, NJ, 1996, p. 105; Cavaliero, *Last of the Crusaders,* pp. 155, 158.

21. Cf. Saul, *Russia and the Mediterranean,* p. 35.

22. D. Gregory, *Malta, Britain,* p. 106; Saul, *Russia and the Mediterranean,* pp. 3638.

23. M. Crook, *Toulon in War and Revolution: from the* Ancien Régirne *to the Restoration, 1750-1820*, Manchester, 1991, pp. 139-148; D. Gregory, *The Ungovernable Rock: a History of the Anglo-Corsican Kingdom and its Role in Britain's Mediterranean Strategy during the Revolutionary War (1793-1797)*, Madison, WI, 1985, pp. 52-57; N. A. M. Rodger, *The Command of the Ocean: a Naval History of Britain 1649-1815*, Londres, 2004, p. 429.

24. P. Mackesy, *The War in the Mediterranean 1803-1810*, Londres, 1957, pp. 5, 7, 13.

25. Gregory, *Ungovernable Rock,* pp. 30-31, 47.

26. D. Carrington, *Granite Island: a Portrait of Corsica*, Londres, 1971.

27. Gregory, *Ungovernable Rock,* pp. 63, 73, 80-84.

28. Huntingdon Record Office, Sismey papers 3658/E4 (e).

29. Citado por Saul, *Russia and the Mediterranean,* p. 39, de J. E. Howard, *Letters and Documents of Napoleon,* vol. 1, *The Rise to Power*, Londres, 1961, p. 191.

30. Cavaliero, *Last of the Crusaders*, pp. 9-101.

31. Saul, *Russia and the Mediterranean,* pp. 39-40

32. Cavaliero, *Last of the Crusaders,* pp. 223, 226.

33. Ibíd., pp. 223-224; Saul, *Russia and the Mediterranean*, p. 412.

34. Saul, *Russia and the Mediterranean,* p. 45.

35. Cavaliero, *Last of the Crusaders*, pp. 236, 238, 242.

36. Count Philip Cobenzl, citado en ibíd., p. 238; Gregory, *Malta, Britain,* p. 108.

37. R. Knight, *The Pursuit* of *Victory: tbe Life and Achievement of Horatio Nelson*, Londres, 2005, pp. 288-303; P. Padfield, *Maritime Power and the Struggle for Freedom: Naval Campaigns that Sbaped the Modern World 1788-1851*, Londres, 2003, pp. 147-171.

38. Saul, *Russia and the Mediterranean,* p. 65.

39. Knight, *Pursuit of Victory*, p. 675.

40. Saul, *Russia and the Mediterranean,* pp. 79, 87; Gregory, *Malta, Britain*, p. 109.

41. Saul, *Russia and the Mediterranean,* p. 99.

42. Citado en ibíd., pp. 124-129.

43. Ibíd., p. 128.

44. Gregory, *Malta, Britain*, pp. 113, 115.

45. Saul, *Russia and the Mediterranean,* pp. 145-146.

46. Knight, *Pursuit of Victory*, pp. 362-384.

47. Saul, *Russia and the Mediterranean,* pp. 162-163; Gregory, *Malta, Britain*, pp. 116-140.

48. Citado por Saul, *Russia and the Mediterranean,* p. 185.

49. Ibíd., p. 186.

50. Knight, *Pursuit of Victory*, pp. 437-450.

51. Ibíd., pp. 501-524.

52. Saul, *Russia and the Mediterranean,* p. 198.

53. R. Harris *Dubrovnik: a History*, Londres, 2003, pp. 397-401.

54. Anderson, *Naval Wars in the Levant,* pp. 431-437; Saul, *Russia and the Mediterranean,* p. 198-206.

55. Harris, *Dubrovnik*, p. 397.

56. Anderson, *Naval Wars in the Levant,* pp. 449-453.

57. Anderson, *Naval Wars in the Levant,* pp. 457-458; Mackesy, *War in the Medirranean,* p. 211; Saul, *Russia and the Meditenanean,* pp. 216-220, 222; L. Sondhaus, *The Habsburg Empire and then Sea: Austrian Naval Policy 1797-1866*, West Lafayette, IN, 1989, p. 19.

1. P. Mackesy, *The War in the Mediterranean 1805-1810*, Londres, 1957, pp. 121-153.

2. In 1803: ibíd., p. 21.

3. Ibíd., pp. 98, 319.

4. Ibíd., apéndices 1 y 5, pp. 398, 403-404.

5. K. Knight, *The Pursuit of Victory: the Life and Achievement of Horatio Nelson*, Londres, 2005, p. 555.

6. Mackesy, *War in the Mediterranean*, p. 229.

7. Ibíd., pp. 352-355; L Sondhaus, *The Habsburg Empire and the Sea: Austrian naval policy 1797-1866*, West Lafayette, IN, 1989, p. 42; M. Pratt, *Britaim's Greek Empire: Reflections on the History of the lonian lslands from the Fall of Byzantium*, Londres, 1978.

8. D. Gregory; *Sicily, the Insecure Base: a History of the British Occupation of Sicily, 1806-1815*, Madison, WI, 1988; Knight *Pursuit of Victory*, pp. 307-327.

9. Mackesy, *War in the Mediterranean*, p. 375.

10. F. Tabak, *The Waning of the Mediterranean 1550-1870: a Geohistorical Approach*, Baltimore, MD, 2008, pp. 221-225; D. Mack Smith, *A History of Sicily,* vol. *3, Modern Sicily after 1713*, Londres, 1968, pp. 272-274; Gregory, Sicicly, p. 37.

11. L. Wright y J. Macleod, *The First Americans in North Africa: William Eaton's struggle for a Vigorous Policy against the Barbary Pirates, 1799-1805*, Princeton, NJ, 1945, pp. 66-68; E. Lambert, *The Barbary Wars: American Independence in the Atlantic World*, Nueva York, 2005, p. 91; R. C. Anderson, *Naval Wars in the Levant 1559-1853*, Liverpool, 1951, pp. 394-395.

12. Lambert, *Barbary Wars,* p. 90.

13. Testimonio de Elijah Shaw in M. Kitzen, *Trípoli and United States at War: a History of American Relations with the Barbary States, 1785-1805*, Jefferson, NC, 1993, pp. 97-101.

14. J. London, *Victory in Trípoli: How America's War with the Barbary Pirates Established the U. S. Navy and Shaped a Nation*, Hoboken, NJ, 2005.

15. J. Wheelan, *Jefferson's War: America's First War on Terror 1801-1805*, Nueva York, 2003, pp. xxiii, 1, 7, etc.; Lambert, *Barbary Wars,* pp. 106-107.

16. F. Leiner, *The end of Barbary Terror: America's 1815 War against the Pirates of North Africa*, Nueva York, 2006, p. ix.

17. Lambert, *Barbary Wars,* p. 118.

18. Ibíd., p. 8; también, pp. 109-113.

19. Ibíd., pp. 9, 11-23.

20. Ibíd., pp. 47, 50, 76.

21. Wright y Macleod, *First Americans*, p. 48.

22. Kitzen, *Tripoli,* pp. 49-50.

23. Citado *in extenso* en R. Zacks, *The Pirate Coast: Thomas Jefferson, the First Marina, and the Secret Mission of 1805*, Nueva York, 2005, pp. 189-190.

24. Leiner, *End of Barbary Terror,* p. 19.

25. Wright y Macleod, *First Americans*, pp. 54-55; Lambert, *Barbary Wars,* p. 31.

26. Lambert, *Barbary Wars,* pp. 30, 34.

27. Kitzen, *Trípoli*, p. 19-20; Lambert, *Barbary Wars*, p. 87.

28. Lambert, *Barbary Wars*, pp. 100-103; Kitzen, *Trípoli,* pp. 40-42; Wheelan, *Jefferson's War*, pp. 96-97; Anderson, *Naval Wars in the Levant,* p. 396.

29. Lambert, *Barbary Wars*, p. 101; Anderson, *Naval Wars in the Levant*, pp. 397, 403.

30. Lambert, *Barbary Wars*, pp. 133-134; Anderson, *Naval Wars in the Levant*, p. 407.

31. Lambert, *Barbary Wars*, pp. 10-44; Kitzen, *Trípoli*, pp. 93-113.

32. Lambert, *Barbary Wars*, pp. 146-148; Kitzen, *Trípoli*, p. 122, y láminas en pp. 123-124.

33. Lambert, *Barbary Wars*, pp. 130-154; Kitzen, *Tripoli*, pp. 135-176.

34. Leiner, *End of Barbary Terror*, p. 23.

35. Ibíd., pp. 26-36.

36. Órdenes de la armada a Decatur: ibíd., apéndice i, pp. 183-186.

37. Lambert, *Barbary Wars*, pp. 189-193; Leiner, *End of Barbary Terror*, pp. 87122, y apéndice iii, pp. 189-194 con relación al tratado de Argel.

38. Leiner, *End of Barbary Terror,* apéndice iii, pp. 189-194 (p. 189 para el artículo 2); Lambert, *Barbary Wars*, p. 195.

39. G. Contis, «Environment, health and disease in Alexandria and the Nile Delta», en A. Hirst y M. Silk, eds., *Alexandria, Real and imagined*, 2.a ed., El Cairo, 2006, p. 229.

40. O. Abdel-Aziz Omar, «Alexandria during the period of the Ottoman conquest to the end of the reign of Ismail», en *The History and Civilisation of Alexandria across the Ages*, 2.a ed., Alejandría, 2000, pp. 144, 158-159.

41. Anderson, *Naval Wars in the Levant*, pp. 483, 486-487.

42. Ibíd., p. 508; Sondhaus, *Habsburg Empire and the Sea*, p. 63.

43. Anderson, *Naval Wars in the Levant*, pp. 492-423.

44. Ibíd., pp. 523-536.

45. K. Fahmy, «Towards a social history of modern Alexandria», en Hirst y Silk, eds., *Alexandria, Real and Imagined*, pp. 283-284.

46. J. Ahun-Nasir, *A History of the Maghrib in the Islamic Period*, Cambridge, 1987, p. 249.

47. Ibíd., pp. 164, 166, 251, 254.

48. Ibíd., p. 261.

1. Cf. E. Said y su tendenciosa *Orientalism*, Londres, 1978.

2. Z. Karabell, *Parting the Desert: the Creation of the Suez Canal*, Londres, 2003, pp. 147, 183.

3. Ibíd., pp. 28-37; J. Marlowe, *The Making of the Suez Canal*, Londres, 1964, pp. 44-45.

4. Marlowe, *Making of the Suez Canal*, pp. 1-3.

5. Karabell, *Parting the Desert*, pp. 56-57; Lord Kinross, *Between Two Seas: the Creation of the Suez Canal*, Londres, 1968, pp. 20-30.

6. Kinross, *Between Two Seas,* pp. 32-33; R. Coons, *Steamships, Statesmen, and Bureaucrats: Austrian Policy towards the Steam Navigation Company of the Austrian Lloyd 1836-1848*, Wiesbaden, 1975, pp. 148-161.

7. KarabelI, *Parting the Desert*, pp. 131-132; Kinross, *Between Two Seas*, pp. 98-99.

8. Karabell, *Parting the Desert,* p. 183.

9. Ibíd., pp. 208-211; Kinross, *Between Two Seas,* pp. 222-225.

10. Marlowe, *Making of the Suez Canal,* pp. 227, 231.

11. Karabell, *Parting the Desert,* p. 254; Kinross, *Between Two Seas,* p. 246.

12. Kinross, *Between Two Seas,* p. 253.

13. G. Lo Giudice, *L'Austria, Trieste ed il Canale di Suez*, (2.a ed. de *Trieste, l'Austria ed il Canale di Suez,* Catania, 1979), Catania, 1981, pp. 163-167, 180181; Kinross, *Between Two Seas,* p. 287; Karabell, *Parting the Desert,* p. 269.

14. Lo Giudice, *Austria, Trieste,* p. 180, tabla 20; p. 181, gráfico 7; informe de la Cámara de Comercio citado en Marlowe, *Making of the Suez Canal,* p. 160.

15. Karabell, *Parting the Desert,* p. 260; Kinross, *Between Two Seas,* p. 287.

16. Marlowe, *Making of the Suez Canal,* pp. 255-275; Karabell, *Parting the Desert,* pp. 262-265; R. Blake, *Disraeli,* Londres, 1966, pp. 581-587.

17. Marlowe, *Making of the Suez Canal,* pp. 255-275, 313-320; Kinross, *Between Two Seas,* pp. 293-309, 313-314; Karabell, *Parting the Desert,* pp. 262-265.

18. Citado in Coons, *Steamships, Statesmen,* p. 55: «Dampschiffe warden und künnen niemals Frachtschiffe seyn».

19. Ibíd., pp. 26-27, 35, 63.

20. Ibíd., p. 61.

21. L. Sondhaus, *The Habsburg Empire and the Sea: Austrian Naval Policy 1797-1866*, West Lafayette, IN, 1989, p. 95.

22. Cited by Coons, *Steamships, Statesmen,* p. 63.

23. U. Cova, *Commercio e navigazione a Trieste e nella monarchía asburgica da Maria Teresa al 1915*, Civiiltà del Risorgimento, vol. 45, Udine, 1992, p. 171, n. 13; Coons, *Steamships, Statesmen,* pp. 129-132.

24. Sondhaus, *Habsburg Empire and the Sea,* pp. 5-7, 13, 36.

25. lbíd., pp. 184-187, 209-213.

26. Ibíd., pp. 252-259, 273 (diagrama de batalla).

27. Ibíd., pp. 36-38, 129, 151, 178-179, 259; L. Sondhaus, *The Naval Policy of Austria-Hungary, 1867-1918*, West Lafayette, IN, 1994, pp. 6-7.

28. Citado en Coons, *Steamships, Statesmen*, p. 3; véase también Lo Giudice, *Austria, Trieste,* p. 221.

29. Cova, *Commercio e navigazione,* pp. 10, 28-29, 74-75; Sondhaus, *Habsburg Empire and the Sea,* pp. 2-3, 12-13.

30. L. Dubin, *The Port Jews of Habsburg Trieste: Absolutist Politics and Enlightenment Culture*, Stanford, CA, 1999, pp. 44-45.

31. Ibíd., pp. 3-4, 10-17, 43.

32. Ibíd., pp. 164-173.

33. Ibíd., p. 32; Coons, *Steamships, Statesmen*, p. 9; Coya, *Commercio e navigazione*, p. 153.

34. C. Russell, «Italo Svevo»s Trieste», *Italica,* vol. 52 (1975) pp. 3-36; A. J. P. Tay lor, *The Habsburg Monarchy 1809-1918: a History of the Austrian Empire and Austria-Hungary*, Londres, 1948, pp. 201-203.

35. Lo Giudice, *Austria, Trieste*, pp. 135, 137, 142, I45-146, tablas 8, 9, 10, 14, 16.

36. Ibíd., pp. 205-206, tabla 29 y gráfico 13.

1. J. Black, *The British Abroad: the Grand Tour in the Eighteenth Century*, Stroud, 1992.

2. R. Jenkins, *The Victorians and Ancient Greece*, Oxford, 1980, pp. 133-139.

3. Ibíd., pp. 313-315, 138-324; C. Wood, *Olympian Dreamers: Victorian Classical Painters 1860-1914*, Londres, 1983, pp. 106-130; *J. W. Waterhouse: the Modern Pre-Raphaelite*, Royal Academy of Arts, Londres, 2009.

4. C. Gere, *Knossos and the Prophets of Modernism*, Chicago, IL, 2009, p. 20.

5. Ibíd., pp. 38-44.

6. T. Detorakis, *History of Crete*, Iraklion, 1994, pp. 368-372.

7. Ibíd., pp. 295-296, 320-326, 349 (muy sesgado).

8. Gere, *Knossos*, p. 73.

9. Ibíd., pp. 67, 82-85.

10. A. Gazioglu, *The Turks in Cyprus: a Province ofthe Ottoman Empire (1571-1878)*, Londres y Nicosia, 1990, pp. 220, 242-248.

11. Ibíd., pp. 216-217.

12. Giovanni Mariti (1769), citado en ibíd., p. 155.

13. Archiduque Luis Salvador de Austria, ibíd., pp. 164-165.

14. Ibíd., pp. 225-234.

15. R. Rhodes James, *Gallipoli*, 2.a ed., Londres, 2004, p. 4.

16. A. Nevzat, *Nationalism amongst the Turks of Cyprus: the First Wave* (Acta Universitatis Ouluensis, Humaniora, OuIu, 2005).

17. M. Mazower, *Salonica, City of Ghosts: Christians, Muslims and Jews 1430- 1950*, Londres, 2004, p. 6.

18. Mark Mazower, *La ciudad de los espíritus, Salónica desde Suleimán el magnífico hasta la ocupación nazi*, trad.: S. Jordán, Crítica, Barcelona 2009, p. 229.

19. Mazower, *Salonica, City of Ghosts*, p. 242.

20. Mazower, *La ciudad de los espíritus*, p. 253.

21. L. Sciaky, *Farewell to Ottoman Salonica*, Estambul, 2000, p. 37 (otra edición, titulada *Farewell to Salonica: a City at the Crossroads,* Londres, 2007).

22. R. Patai, *Vanished Worlds of Jewry*, Londres, 1981, pp. 90-91; Mazower, *Salonica, City of Ghosts*, p. 237.

23. Mazower, *Salonica, City of Ghosts*, p. 234; también, Sciaky, *Farewell to Ottoman Salonica*, pp. 92-93.

24. Sciaky, *Farewell to Ottoman Salonica*, p. 37.

25. Mazower, *Salonica, City of Ghosts*, pp. 264-265; Sciaky, *Farewell to Ottoman Salonica,* pp. 73-74.

26. Mazower *Salonica, City of Ghosts*, pp. 266-268; Sciaky, *Farewell to Ottoman Salonica,* pp. 75-81.

27. Mazower, *Salonica, City of Ghosts*, p. 303.

1. R. Patai, *Vanished Worlds of Jewry*, Londres, 1981, p. 120.

2. J. Abun-Nasr, *A History of the Maghrib in the Islamic Period*, Cambridge, 1987, pp. 309, 376-381.

3. Ibíd., pp. 281-293.

4. Ibíd., pp. 319-323.

5. N. Doumanis, *Myth and Memory in the Mediterranean: Remembering Fascism's Empire*, Basingstoke, 1997.

6. R. Rhodes James, *Gallipoli*, 2.a ed., Londres, 2004, pp. 9-11; P. Halpern, *«The Mediterranean Naval Situation 1908-1914»*, Cambridge, MA, 1971, pp. 357358; M. Hickey, *The First World War,* vol. 4: *The Mediterranean Front 19141923*, Botley, Oxon, 2002, pp. 33-4.

7. Hickey, *Mediterranean Front,* p. 36.

8. Rhodes James, *Gallipoli*, pp. 23, 33-37.

9. Ibíd., pp. 16-17; P. Halpern, *A Naval History of World War 1*, Londres, 1994, pp. 106-109.

10. Citado por Rhodes James, *Gallipoli*, p. 33.

11. Ibíd., p. 38.

12. Ibíd., 40-41; Halpern, *Naval History,* pp. 112, 118.

13. Rhodes James, *Gallipoli*, pp. 61-64; Halpern, *Naval History*, p. 115.

14. Halpern, *Naval History*, p. 113.

15. J. W. Streets, «Gallipoli», en L. Macdonald, ed., *Anthem for Doomed Youth: Poets of the Great War*, Londres, 2000, p. 45.

16. Rhodes James, *Gallipoli*, p. 348; Halpern, *Naval History*, pp. 106-109.

17. Halpern, *Mediterranean Naval Situation*, pp. 287-290.

18. L. Sondhaus, *The Naval Policy of Austria-Hungary, 1867-1918*, West Lafayette, IN, 1994, pp. 318-324.

19. Ibíd., pp. 258-259; Halpern, *Mediterranean Naval Situation*, p. 365; Halpern, *Naval History,* pp. 142-143.

20. Sondhaus, *Naval Policy ofAustria-Hungary,* pp. 275-279, 286; Halpern, *Naval History*, pp. 148, 381-385; P. Halpern, *The Naval War in the Mediterranean, 1914-1918*, Londres, 1987, pp. 107-119, 132-133.

21. Sondhaus, *Naval Policy ofAustria-Hungary,* pp. 285-186.

22. Halpern, *Mediterranean Naval Situation*, pp. 329-330, 337-342; Sondhaus, *Naval Policy of Austria-Hungary*, pp. 307-308; Halpern, *Naval History*, p. 393; Halpern, *Naval War*, p. 344.

23. Halpern, *Naval History*, p. 396; Halpern, *Naval War*, pp. 386-394.

1. M. Housepian, *Smyrna 1922*, Londres, 1972, p. 83.

2. G. Milton, *Paradise Lost - Smyrna 1922: the Destruction of Islam's City of Tolerance*, Londres, 2008, pp. 84-88.

3. H. Georgelin, *La fin de Smyrne: du cosmopolitisme aux nationalismes*, París, 2005; M.-C. Smyrnelis, ed., *Smyrne: la ville oubliée? Mémoires d'un grand port ottoman, 1830-1930*, París, 2006.

4. Milton, *Paradise Lost - Smyrna 1922*, pp. 86-87, 98-99; Housepian, *Smyrna 1922*, pp. 124-125.

5. H. Nahum, «En regardant une photographie: une famille juive de Smyrne 1900», en Smyrnelis, *Smyrne: la ville oubliée*?, p. 103.

6. E. Frangakis-Syrett, *The Commerce of Smyrna in the Eighteenth Century, 1700-1820*, Atenas, 1992, pp., 207-214; E. Frangakis-Syrett, «Le développement d'un port méditerranéen d'importance internationale: Smyrne (1700-1914)», en Smyrnelis, *Smyrne: la ville oubliée*?, pp. 23, 37, 45-49; y, en el mismo volumen, O. Schmitt, «Levantins, Européens et jeux d'identité», pp. 106-119.

7. Milton, *Paradise Lost - Smyrna 1922*, pp. 16-19; Frangakis-Syrett, «Développement d'un port», p. 41.

8. Georgelin, *Fin de Smyrne*, pp. 44-50.

9. Milton, *Paradise Lost - Smyrna 1922*, pp. 36-38, 121, 127-128, 155, 178.

10. Ibíd., pp. 128-134; Housepian, *Smyrna* 1922, pp. 63-64, 76.

11. Milton, *Paradise Lost - Smyrna 1922*, pp. 176, 322, 332, 354; Housepian, *Smyrna 1922*, pp.191-192.

12. M. Haag, *Alexandria Illustrated*, 2.a ed., El Cairo, 2004, pp. 8-20; M. Haag, *Alexandria, City of Memory*, New Haven, CT, 2004, pp. 150-151.

13. Haag, *Alexandria, City of Memory*, p. 17; E. Breccia, *Alexandria ad Aegyptum: a Guide to the Ancient and Modern Town and to its Graeco-Roman Museum*, Bergamo y Alejandría, 1922; K. Fahmy, «Towards a social history of modern Alexandria», en A. Hirst and M. SiIk, eds., *Alexandria Real and Imagined*, 2.a ed., El Cairo, 2006, p. 282.

14. Haag, *Alexandria, City of Memory*, pp. 136-137.

15. R. Mabro, «Alexandria 1860-1960: the cosmopolitan identity», en Hirsit y Silk, *Alexandria Real and Imagined*, pp. 254-257.

16. J. Mawas y N. Mawas (*née* Pinto) hablando en M. Awad y S. Hamouda, *Voices from Cosmopolitan Alexandria*, Alexandria, 2006, p. 41.

17. A. Aciman, *Out of Egypt*, Londres, 1996, p. 4; K. Fahmy, «For Cavafy, with love and squalor: some critical notes on the history and historiography of modern Alexandria», en Hirst y Silk, *Alejandría Real and Imagined*, pp. 274-247.

18. Haag, *Alexandria, City of Memory*, pp. 139-150.

19. L. Durrell, *Justine*, Londres, 1957 [hay trad. cast.: *Justine*, trad.: A. Bernárdez, Edhasa, Barcelona 1984]; también su obra *Bitter Lemons of Cyprus*, Londres, 1957 [hay trad. cast.: *Limones amargos*, trad.: Floreal Mazía, Edhasa, Barcelona, 1987].

20. M. Awad y S. Hamouda, eds., *The Zoghebs: an Alexandrian Saga*, monografías del Alexandria and Mediterranean Research Center, vol. 2, Alejandría, 2005, p. xxxix.

21. S. Hamouda, *Omar Toussoun Prince of Alexandria*, monografías del Alexandria and Mediterranean Research Center , vol. 1, Alejandría, 2005, pp. i 11, 27, 35.

22. Citado en M. Allott en E. M. Forster, *Alexandria: a History and Guide and Pharos and Pharillon*, ed. M. Allott, Londres, 2004, p. xv.

23. «The gods abandon Antony», de Kavafis, trad. al inglés de D. Ricks, «Cavafy's Alexandrianism», en Hirst y Silk, *Alexandria Real and Imagined*, p. 346; E. Keeley, *Cavafy's Alexandria*, 2.a ed., Princeton, NJ, 1996, p. 6; Fahmy, «For Cavafy», p. 274; también, N. Woodsworth, *The Liquid Continent: a Mediterranean Trilogy*, vol. 1, Alejandría, Londres, 2009, p. 175.

24. Y. Shavit, *Tel Aviv: naissance d'une ville (1909-1936)*, París, 2004, pp. 9, 4446.

25. J. Schlör, *Tel Aviv: from Dream to City*, Londres, 1999, pp. 43-44; M. LeVine, *Overthrowing Geography: Jaffa, Tel Aviv, and the Struggle for Palestine, 1880-1948*, Berkeley y Los Ángeles, CA, 2005, pp. 60, 72.

26. Schlör, *TelAviv*, p. 211.

27. Citado en A. LeBor, *City of Oranges: Arabs and Jews in Jaffa*, Londres, 2006, p. 30; Shavit, *Tel Aviv*, p. 31.

28. LeVine, Overthrowing Geography, p. 28, n. 2.

29. *Bare Feet on Golden Sands: the Abulafia Familys Story* (hebreo), Tel Aviv, 2006, pp. 18-21.

30. Shavit, *Tel Aviv*, pp. 81-84.

31. LeBor, *City of Oranges*, pp. 12-13; LeVine, *Overthrowing Geography*, pp. 33-34.

32. LeBor, *City of Oranges*, pp. 38-41; Schlör, *Tel Aviv*, p. 208.

33. Shavit, *Tel Aviv*, pp. 90-91.

34. Ibíd., pp. 9, 34.

35. Ibíd., pp. 55-56.

36. LeVine, *Overthrowing Geography*, p. 88; LeBör, *City of Oranges*, pp. 46-47; Schlör, *Tel Aviv*, pp. 180, 183-185.

37. Schlör, *TelAviv*, pp. 191-199.

38. LeVine, *Overthrowing Geography*, p. 138, fig. 8.

39. P. Halpern, *The Naval War in the Mediterranean, 1914-1918*, Londres, 1987, pp. 295-300; M. Hickey, *The First World War*, vol.: *The Mediterranean Front 1914-1923*, Botley, Oxon, 2002, pp. 65-69.

40. M. Mazower, *Salonica, City of Ghosts: Christians, Muslims and Jews 1430-1950*, Londres, 2004, pp. 345, 359-360.

41. Ibíd., pp. 402-408.

42. Ibíd., pp. 423-424.

43. R. Patai, *Vanished Worlds of Jewry*, Londres, 1981, p. 97.

44. C. Ferrara degli Uberti, «The "Jewish nation" of Livorno: a port Jewry on the road to emancipation», en D. Cesarani y G. Romain, eds., *Jews and Port Cities 1590-1990: Commerce, Community and Cosmopolitanism*, Londres, 2006, p. 165; D. LoRomer, *Merchants and Reform in Livorno, 1814-1868*, Berkeley y Los Ángeles, CA, 1987, p. 15.

45. LeBor, *City of Oranges*, pp. 2, 125-135; B. Morris, *The Birth of the Palestinian Refugee Problem, 1917-1949*, Cambridge, 1997, pp. 95-97, 101.

46. Eclesiástico 44:9.

1. D. Porch, *Hitler's Mediterranean Gamble: the North African and the Mediterranean Campaigns in World War II*, Londres, 2004, pp. xi, 5, 661; S. Ball, *The Bitter Sea: the Struggle for Mastery in the Mediterranean, 1935-1949*, Londres, 2009, p. xxxiii.

2. Citado en Ball, *Bitter Sea*, pp. 10-11.

3. Porch, *Hitler's Mediterranean Gamble,* p. 48.

4. Ball, *Bitter Sea,* pp. 7, 18-19.

5. Ibíd., pp. 20-23; M. Haag, *Alexandria, City of Memory*, New Haven, CT, 2004, p. 151.

6. H. Thomas, *The Spanish Civil War*, Londres, 1961, p. 279 y n. 2.

7. T. Spooner, *Supreme Gallantry: Malta's Role in the Allied Victory 1939-1945*, Londres, 1996, p. 14; C. Boffa, *The Second Great Siege: Malta, 1940-1943*, Malta, 1992.

8. Porch, *Hitler's Meditennanean Gamble*, pp. 12-16, 40-46.

9. Ibíd., pp. 59-60; C. Smith, *Englands Last War against France: Fighting Vichy 1940-1942*, Londres, 2009, p. 142.

10. Citado en Ball, *Bitter Sea,* p. 41.

11. Porch, *Hitler's Mediterranean Gamble,* p. 63; Ball, *Bitter Sea*, pp. 48, 50.

12. Smith, *Englands Last War*, pp. 57-94*;* Porch, *Hitler's Mediterranean Gamble*, pp. 62-69.

13. Ball, *Bitter Sea*, p. 51; Porch, *Hitler's Mediterranean Gamble*, p. 358.

14. Porch, *Hitler's Mediterranean Gamble*, pp. 93-95; Ball, *Bitter Sea*, pp. 56-63.

15. Ball, *Bitter Sea*, p. 68.

16. Spooner, *Supreme Gallantry, pp.* 27, 40-42, 92, 187-205.

17. Véase cg. almirante de la flota Lord Lewin en Spooner, *Supreme Gallantry*, pp. xv-xvi.

18. Ball, *Bitter Sea, p.* 149.

19. Spooner, *Supreme Gallantry, p.* 17.

20. Porch, *Hitler's Mediterranean Gamble*, pp. 259-65; Ball, *Bitter Sea*, p. 133.

21. Spooner, *Supreme Gallantry*, p. 11.

22. Porch, *Hitler's Mediterranean Gamble,* pp. 158-176.

23. Ball, *Bitter Sea*, pp. 109, 148-9; Porch, *Hitler's Mediterranean Gamble,* pp. 348-351.

24. Porch, *Hitler's Mediterranean Gamble,* pp. 360-62; Ball, *Bitter Sea,* pp. 170-73; Smith, *England's Last War,* pp. 246-247, 424-425.

25. Ball, *Bitter Sea*, pp. 160-61, 167, 178, 186-187; Smith, *England's Last War*, pp. 350-351, 361-362, 366, 372-373, 402, 416.

26. Spooner, *Supreme Gallantry,* p. 281; Ball, *Bitter Sea*, p. 261.

27. Ball, *Bitter Sea,* pp. 200-209; Porch, *Hitler's Mediterranean Gamble,* p. 66.

28. Ball, *Bitter Sea,* p. 220; Porch, *Hitler's Mediterranean Gamble*, pp. 424, 429.

29. Ball, *Bitter Sea,* pp. 219-233, 239-240; Porch, *Hitler's Mediterranean Gamble*, pp. 430-452.

30. Porch, *Hitler's Mediterranean Gamble*, p. 597.

31. Ball, *Bitter Sea*, pp. 272-277, y con relación a la reunión de Moscú, p. 280.

1. S. Ball, *The Bitter Sea: the Struggle for Mastery in the Mediterranean, 19351949*, Londres, 2009, pp. 303-306.

2. E. Leggett, *The Corfu Incident*, 2.a ed., Londres, 1976, pp. 28-100.

3. Ibíd., pp. 113, 128-130.

4. Ball, *Bitter Sea,* pp. 309, 323.

5. N. Bethell, *The Palestine Triangle: the Struggle between the British, the Jews and the Arabs 1935-48*, Londres, 1979; M. Gilbert, *Israel: a History*, Londres, 1998, pp. 153-250; A. Shlaim, *The Politics of Partition: King Abdullah, the Zionists and Palestine 1921-1951*, Oxford, 1990, 2.a ed., de su *Collusion across the Jordan,* Oxford, 1988.

6. Ball, *Bitter Sea,* pp. 295, 305-314.

7. Citado por B. Morris, *The Birth of the Palestinian Refugee Problem, 1917-1949*, Cambridge, 1997, p. 87.

8. A. LeBor, *City of Oranges: Arabs and Jews in Jaffa*, Londres, 2006, p. 112.

9. A. Shlaim, *The Iron Wall: Israel and the Arab World*, Londres, 2000 [hay trad. cast.: *El muro de hierro: Israel y el mundo árabe*, trad.: R. Reyes Gallur, AlAndalus y el Mediterráneo, Granada 2011], pp. 118-119; Gilbert, *Israel,* pp. 306-311; véase también, Shlaim, *Politics of Partition,* p. 172.

10. Gilbert, *lsrael*, pp. 297-298, 311-312, 317.

11. Shlaim, *The Iron Wall*, pp. 172-173.

12. H. Thomas, *The Suez Affair*, Londres, 1967; Shlaim, *The Iron Wall*, p. 184.

13. M. Oren, *Six Days of War: June 1967 and the Making of the Modern Middle East*, Londres, 2002, pp. 60-116.

14. G. Chachter, *The Italian South: Economic Development in Mediterranean Europe*, Nueva York, 1965.

15. H. Frendo, *Malta's Quest for Independence: Reflections on the course of Maltese History*, Malta, 1989; B. Blouet, *The Story of Malta*, 3.a ed., Malta, 1987, pp. 211-222.

16. Lawrence Durrell, *Limones amargos*, trad.: Floreal Mazía, Edhasa, Barcelona, 1987, p. 211.

17. J. Ker-Lindsay, *Britain and the Cyprus Crisis 1963-1964*, Peleus: Studien zur Archäelogie und Geschichte Griechenlands und Zyperns, vol. 27, Mannheim y Möhnesee, 2004, pp. 21, 51-65.

18. Durrell, *Limones amargos*, p. 176.

19. Ker-Lindsay, *Britain and the Cyprus Crisis*, p. 37.

20. M. Gruel-Dieudé, *Chypre et l'Union Européenne: mutations diplomatiques et politiques*, París, 2007, pp. 160, 165-166.

21. D. Ioannides, «The dynamics and effects of tourism evolution in Cyprus», en Y. Apostolopoulos, P. Loukissas y L. Leontidou eds., *Mediterranean Tourism: Facets of Socioeconomic Development and Change*, Londres, 2001, p. 123.

22. M. Harvey, *Gibraltar: a History*, 2.a ed., Staplehurst, Kent, 2000, pp. 167-168.

23. M. Alexander, *Gibraltar: Conquered by No Enemy*, Stroud, 2008, p. 237.

24. Comunicación privada del Dr Charles Stanton.

25. Obsérvense las ambigüedades del enfoque de G. HilIs, *Rock of Contention: a History of Gibraltar*, Londres, 1974.

26. Alexander, *Gibraltar,* p. 241.

27. S. Constantine, *Community and Identity: the Making of Modern Gibraltar since 1704*, Manchester, 2009, pp. 414-415.

1. E. David, *A Book of Mediterranean Food*, Londres, 1950.

2. C. Roden, *Mediterranean Cookery*, Londres, 1987; J. Goldstein, *Cucina Ebraica: Flavors of the Italian Jewish Kitchen*, San Francisco, 1998.

3. Información amablemente proporcionada por el Dr. V. A. Cremona, embajador de Malta en Túnez, y por Julian Metcalf, ministro de justicia y del interior, VAlletta.

4. L. Segreto, C. Manera y M. Pohl, eds., *Europe at the Seaside: the Economic History of Mass Tourism in the Mediterranean*, Londres, 2000; Y. Apostolopoulos, P. Loukissas y L. Leontidou eds., *Mediterranean Tourism: Facets of Socioeconomic Development and Change*,

Londres, 2001; P. Obrador Pons, M. Craig y P. Travlou eds., *Cultures of Mass Tourism: Doing the Mediterranean in the Age of Banal Mobilities*, Aldershot, 2000; N. Theuma, *Le tourisme en Méditerranée: une perspective socio-culturelle*, *Encyclopédie de la Méditerranée,* vol. 37, Malta y Aix-en-Provence, 2005.

5. P. Obrador Pons, M. Craig y P. Travlou, «Corrupted seas: the Mediterranean in an age of mass rnobility», en Obrador Pons et al. eds., *Cultures of Mass Tourism,* pp. 163, 167.

6. K. O'Reilly, «Hosts and guests, guests and hosts; British residential tourism in the Costa del Sol», en Obrador Pons *et al.* (eds.), *Cultures of Mass Tourism*, pp. 129-142.

7. M. Boyer, «Tourism in the French Mediterranean; history and transformation», en Apostolopoulos *et al.* eds., *Mediterranean Tourism,* p. 47.

8. P. Battilani, «Rimini: an original mix of Italian style and foreign models», en Segreto *et al.* eds., *Europe at the Seaside*, p. 106.

9. Y. Mansfeld, «Acquired tourism deficiency syndrome: planning and developing tourism in Israel», en Apostolopoulos *et al.* eds., *Mediterranean Tourism,* pp. 166-168.

10. P. Obrador Pons, «The Mediterranean pool: cultivating hospitality in the coastal hotel», en Obrador Pons *et al.* eds., *Cultures of Mass Tourism,* pp. 98, 105 (fig. 5.3); D. Knox, «Mobile practice and youth tourism», en la misma obra, p. 150.

11. E. Furlough, «Club Méditerranée, 1950-2002**»**, en Segreto *et al.* eds., *Europe at the Seaside,* pp. 174-177.

12. Battilani, «Rimini», pp. 107-109.

13. P. Blyth, «The growth of British air package tours, 1945-1975**»**, en Segreto *et al.* eds., *Europe at the Seaside,* pp. 11-30.

14. C. Manera y J. Garau-Taberner, «The transformation of the economic rnodel of the Balearic islands: the pioneers of mass tourism», en Segreto et al. eds., *Europe at the Seaside,* p. 36.

15. Ibíd., p. 32.

16. Blyth, «Growth of British air package tours», p. 13.

17. V. Monfort Mir y J. Ivars Baidal, «Towards a sustained competitiveness of Spanish tourism», en Apostolopoulos *et al.* eds., *Mediterranean Tourism,* pp. 18, 27-30.

18. Blyth, «Growth of British air package tours», pp. 12-13.

19. R. P. Alac, *The Bikini: a Cultural History*, Nueva York, 2002, p. 38.

20. I. Littlewood, *Sultry Climates: Travel and Sex since the Grand Tour*, Londres, 2001, pp. 189-215.

21. C. Probert, *Swimwear in Vogue since 1910*, Londres, 1981; Alac, *Bikini,* p. 21.

22. Alac, *Bikini,* pp. 54, 94; Obrador Pons, «Mediterranean pool», p. 103.

23. D. Abulafia, «The Mediterranean globalized», en D. Abulafia, ed., *The Mediterranean in History*, Londres y Nueva York, 2003, p. 312.

24. Theuma, *Tourisme en Méditerranée,* p. 43.

25. Knox, «Mobile practice», pp. 150-151.

26. M. Crang y P. Travlou, «The island that was not there: producing Corelli's island, staging Kefalonia», en Obrador Pons *et al.* eds., *Cultures of Mass Tourism,* pp. 75-89.

1. E. Paris, *La genèse intellectuelle de l'œuvre de Fernand Braudel: «La Méditerranée et le monde méditerranéen* à *l'époque de Philippe II» (1921-1947)*, Atenas, 1999, pp. 315-316, 323.

2. A. Husain y K. Fleming, eds., *A Faithful Sea: The Religious Cultures of the Mediterranean, 1200-1700*, Oxford, 2007.

El gran mar
David Abulafia

Título original: *The Great Sea*

First published in Great Britain in the English language by Penguin Books Ltd.

Av. Diagonal, 662-664, 08034 Barcelona (España)
Crítica es un sello editorial de Editorial Planeta, S. A.
www.planetadelibros.com
Primera edición en libro electrónico (epub): mayo de 2013
ISBN: 978-84-9892-568-5 (epub)
Conversión a libro electrónico: Newcomlab S. L. L.
www.newcomlab.com

ÍNDICE